

Mottakerens plikt til å betale frakt

Tolkningen av sjøloven § 269 første ledd i lys av mottakerens
betalingsplikt etter engelsk rett



Universitetet i Oslo
Det juridiske fakultet

Kandidatnummer: 694
Leveringsfrist: 25.11.2010

Til sammen 15 372 ord

16.11.2010

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING</u>	<u>4</u>
1.1	Problemstillingen	4
1.2	Rettslig bakgrunn for problemstillingen	5
1.2.1	Sjøloven	5
1.2.2	Nordisk lovsamarbeid	6
1.2.3	Forarbeider	6
1.2.4	Konnossementskonvensjonene	7
1.2.5	Engelsk rett	8
1.2.6	Alminnelig obligasjonsrett	10
1.2.7	Standardkontrakter	10
1.3	Avtaleforhold og aktørene	12
1.3.1	Fraktavtalene	12
1.3.2	Partene i transportavtalen	14
1.3.3	Konnossement	15
1.4	Avgrensninger	16
<u>2</u>	<u>MOTTAKERENS BETALINGSPLIKT ETTER NORSK RETT</u>	<u>17</u>
2.1	Sjøloven § 269 første ledd	
2.1.1	Innledning	17
2.1.2	Plikt til å betale "frakt og andre krav"	17
2.1.3	Transportørens krav	19
2.1.4	Kravene må følge av konnossementet	19
2.1.5	Tolkingen av "ta imot"	20

3	<u>MOTTAKERENS BETALINGPLIKT ETTER ENGELSK RETT</u>	24
3.1	Innledning	24
3.2	Rettslig grunnlag	24
3.2.1	Bill of Lading Act 1855	24
3.2.2	Law Comission Report	25
3.2.3	Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1992	26
3.3	Godset må være i behold	28
3.4	Rettighetene etter konnossementet	28
3.4.1	Mottakerens plikt ovenfor transportøren forutsetter at han har rettigheter	28
3.4.2	Hadde mottakeren fått rettigheter etter konnossementet i <i>The Ythan</i> ?	30
3.5	Handlinger som utløser betalingsplikt	32
3.5.1	Innledning	32
3.5.2	"Takes or demands delivery of any of the goods"	32
3.5.2.1	Var det fremsatt krav om levering i <i>The Berge Sisar</i> ?	35
3.5.2.2	Var det fremsatt krav om, eller foretatt levering i <i>The Aegean Sea</i> ?	37
3.5.3	"Makes a claim...in respect of any of the goods"	39
3.5.3.1	Hadde mottakeren fremsatt krav ovenfor transportøren i <i>The Ythan</i> ?	40
3.5.4	"Taken or demanded delivery of the goods before acquiring the title to sue"	43
3.6	Betalingslikt når mottaker overfører konnossementet videre	45
3.6.1	Om problemstillingen	45
3.6.2	Ansvar for frakt i <i>The Berge Sisar</i>	45
3.6.3	Betalingsplikten forblir hos den første mottakeren	46
3.6.4	Betalingsplikten overføres sammen med konnossementet	46
3.6.5	Konklusjon	48
3.7	Oppsummering	48

4 TOLKNINGEN AV SJØLOVEN § 269 FØRSTE LEDD I LYS AV ENGELSK RETT 50

4.1 Hvorvidt bidrar engelsk rett til tolkingen? 50

4.1.1 Tolkingen av "ta imot" 50

4.1.3 Kreve levering og fremsette krav etter konnossementet 51

4.1.4 Betalingsplikt når mottaker overfører konnossementet videre 52

5 LITTERATURLISTE 54

6 LISTE OVER FIGURER A

1 Innledning

1.1 Problemstillingen

Avhandlingens problemstilling er hvilke handlemåter på mottakerens side som utløser plikt til å betale frakt og andre krav som fremgår av konnossementet. Dette er tilsynelatende løst i sjøloven § 269 første ledd ved at mottaker ”tar imot” godset. Bestemmelsen presiserer imidlertid ikke nærmere hva som innebærer at godset er tatt imot, og det har ikke kommet rettspraksis i nordisk rett som presiserer vilkåret¹.

Engelsk rett oppstiller en tilnærmet lik bestemmelse² som sjøloven § 269 første ledd. Tvister som har oppstått under engelsk rett viser at det å ”ta imot”, ”gjøre krav på lasten” eller lignende ikke nødvendigvis er entydig. Avhandlingens hovedtema vil derfor være en redegjørelse for hva som utløser betalingsplikt etter engelsk rett med særlig vekt på tvister som har oppstått.

Jeg innleder avhandlingen med å redegjøre for den rettslige bakgrunnen for problemstillingen etterfulgt av en presentasjon av avtaleforholdene og aktørene som oppgaven omhandler. Deretter ser jeg kort på betalingsplikt under norsk rett.

Avhandlingens hoveddel er en gjennomgang av mottakerens plikt til å betale frakt etter engelsk rett. Til sist kommer en drøftelse av hvorvidt løsningen under engelsk rett bidrar til tolkingen av sjøloven § 269 første ledd, og om den engelskrettslige løsningen bør benyttes i stedet for den tilsynelatende enkle løsningen i norsk rett.

¹ Jeg har ikke funnet noe rettspraksis som omhandler problemstillingen i nordisk rett. Det kan likevel ikke utelukkes at det finnes.

² Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1992 section 3(1)

1.2 Rettslig bakgrunn for problemstillingen

1.2.1 Sjøloven

Problemstillingen reguleres av lov om sjøfarten av 24. juni 1994 nr 39 (sjøloven) og de aktuelle bestemmelsene finnes i kapittel 13 om stykkgoods. Loven avløser den tidligere sjøfartsloven av 1893 som ikke hadde egne bestemmelser om stykkgoodsbefraktning. En revidering av bestemmelsene ble ansett for å være nødvendig på grunn av utviklingen av lastehåndteringsmetoder og bruken av containere på linjefartens område. Loven implementerer konnossementskonvensjon av 1924 og protokollen fra 1968 (Haag og Haag-Visby-reglene). FNs konvensjon om sjøtransport av gods (Hamburg-reglene) er hittil ikke blitt ratifisert av Norge eller de andre nordiske landene, men sjøloven legger opp til løsningene under denne der det ikke fører til konflikt med Haag-Visby-reglene. Konnossementskonvensjonene omtales nærmere under punkt 1.2.4.

Reglene om stykkgoodsbefraktning kommer til anvendelse ved sjøtransport innad i Norge og mellom de nordiske landene³. Reglene kommer også til anvendelse når sjøtransporten finner sted mellom to stater når avtalt lastehavn er i en konvensjonsstat, eller avtalt lossehavn ligger i Norge, Danmark, Finland eller Sverige. Der konnossementet er utstedt i en konvensjonsstat⁴, eller der konnossementet angir at sjøloven skal gjelde⁵ anvendes også kapittel 13 om stykkgoods.

Sjøl. § 269 er deklarasjonsregulering, slik at partene i transportavtalen og konnossementet står fritt til å avtale når betalingsplikt oppstår⁶. Der dette ikke er avtalt, eller det er uklart i avtalen vil sjølovens regler få anvendelse ved tolking og utfylling av avtalen. Oppgaven forutsetter at ikke annet enn lovens løsning er avtalt.

³ Jfr. sjøl. § 252 1. ledd

⁴ En stat er bundet av Haag-Visby-reglene jfr. §251

⁵ Sml. Haag-Visby-reglene art. X.

⁶ Jfr. sjøl. § 254 2. ledd jfr. 1. ledd

1.2.2 Nordisk lovsamarbeid

Sjøfarten har et internasjonalt preg. Varene skal ofte fraktes mellom flere land og dette har skapt behovet for like rettsregler. Den norske sjøloven har derfor blitt til i samarbeid med de andre nordiske landene slik at lovtekstene er tilnærmet like. Der det er tvil om tolkingen av den norske sjøloven er det derfor naturlig å se om dansk⁷, svensk⁸ eller finsk⁹ sjølov gir ytterligere veiledning. Siden lovgivningen er felles er det særlig aktuelt å påberope seg avgjørelser fra de andre nordiske landene. Et utvalg sentrale saker i sjøretten publiseres i den fellesnordiske domssamlingen Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND). Mange av avgjørelsene publisert her er fra voldgiftsrett, en privat domsstolsløsning som parter i sivilrettslige saker kan benytte seg av¹⁰. Tvisteløsning i voldgift benyttes på flere rettsområder der partene er profesjonelle aktører. Vanligvis publiseres ikke avgjørelser fra voldgiftsretten og den manglende tilgjengeligheten fører til at den rettskildemessige betydningen blir begrenset. På sjøfartens område er det imidlertid svært utbredt at partene på forhånd har avklart at eventuelle tvister skal løses i voldgiftsretten i stedet for i vanlige domsstoler. Mange av disse blir publisert slik at den rettskildemessige betydningen blir større enn på andre rettsområder.

1.2.3 Forarbeider

Forarbeidene til sjøloven av 1994 er NOU¹¹ 1993:36 Godsbefordring til sjøs og Ot.prp.nr.55¹² (1993-1994) Om lov om sjøfarten. Proposisjonen slutter seg til utredningen slik at det hovedsakelig vil bli henvist til NOU 1993:36 videre. Utredningen er laget av Sjølovkomiteen som hadde som oppgave å utrede hvorvidt en revisjon av sjølovens bestemmelser var nødvendig. I norsk rett tillegges forarbeidene stor vekt av domsstolene

⁷ Sjøloven av 16. mars 1994

⁸ Sjøloven av 9. juni 1994

⁹ Sjøloven av 5. juli 1994

¹⁰ Voldgift er i norsk rett regulert i Lov om voldgift av 14. mai 2004 nr. 25

¹¹ Norges Offentlige Utredninger

¹² Odelstingsproposisjon

siden de kan vise hva som er hensynet bak en regel, eller gi veiledning om hvordan denne skal oppfattes. De nordiske sjølovene er tilnærmet like slik at også de andre landenes forarbeider benyttes i tolkningen av den norske sjøloven¹³. Dette støttes av Sjølovkomiteen som uttaler at *”resultatet av de nordiske sjølovkomitéers arbeid er blitt så å si likelydende lovforslag med motiver. Det er lagt vesentlig vekt på å harmonisere også motivene til forslaget.”*¹⁴

1.2.4 Konnossementskonvensjonene

Sjøfartens internasjonale karakter har skapt behov for felles kontraktspraksis og regler. Opprinnelig kunne partene fritt avtale hva konnossementet skulle inneholde. Et problem som oppstod etter hvert som sjøtransporten utviklet seg var at transportøren som en sterk forhandlingspart fraskrev seg svært mye av ansvaret for sjøtransporten og påla dette vareeieren i stedet. Den første konvensjonen som omhandlet felles regler om konnossement var Haag-reglene¹⁵. Den fastsatte minimum av ansvarsregler for transportøren som partene ikke kunne avtale seg bort fra. Haag-reglene ble senere endret ved Brussel protokollen i 1968 (Haag-Visby-reglene) til å pålegge transportøren ytterligere ansvar. De nordiske landene har ratifisert Haag-Visby-reglene og utformet sjølovene i samsvar med disse. Hamburg-reglene¹⁶ går enda videre med å pålegge transportøren ansvar. Særlig skiller de seg fra Haag-Visby-reglene med å pålegge større ansvar for transportøren ved transport av såkalt farlig last. Sjøloven gjennomfører løsningene etter Hamburg-reglene i den grad de ikke strider mot Haag-Visby-reglene. England har også ratifisert Haag-Visby-reglene¹⁷,

¹³ De svenske forarbeidene er å finne i SOU 1990:13 Översyn av sjölagen 2 –Godsbefordran til sjöss – Slutbetänkande av sjölagsutredningen, Stockholm 1990. De Danske finnes trykt som Betænkning nr 1215:2, Bætenkning afgivet av sjølovsutvalget angående Befordring af gods, 1991. Den finske er Befordran av gods til sjöss, Förslag til revisjon av 4 kap. Sjölagen, Helsingfors 1993.

¹⁴ NOU 1993:36 side 6

¹⁵ International Convention for the unification of certain rules of law relating to Bills of Lading, Brussels, August 25, 1924.

¹⁶ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978

¹⁷ Gjennom Carriage of Goods by Sea Act 1971

men ikke Hamburg-reglene. Problemet med Hamburg-reglene er at det ytterligere ansvaret de påfører transportøren har gjort at få land har ratifisert dem, og de har derfor ikke hatt særlig gjennomslagskraft.

Den siste konvensjonen som er utarbeidet om konnossementer er de såkalte Rotterdam reglene¹⁸. Hensikten er at de skal erstatte Haag, Haag-Visby og Hamburg-reglene. Rotterdam-reglene går delvis lenger enn Haag-Visby reglene i å pålegge transportøren ansvar, blant annet ved feil i navigasjonen. Norge har underskrevet konvensjonen og forpliktet seg til å ratifisere reglene, sammen med 22¹⁹ andre land. Haag og Haag-Visby-reglene regulerer transportørens ansvarsforhold til sender og mottaker, men regulerer ikke direkte den problemstilling oppgaven reiser. Rotterdam-reglene har derimot et kapittel²⁰ om levering av godset som gir veiledning i forhold til den aktuelle problemstillingen. Siden konvensjonen foreløpig ikke er ratifisert er det begrenset hvor stor rettskildemessig betydning den kan få i forhold til sjøl. § 269 første ledd. Norge har imidlertid forpliktet seg til å ratifisere den, slik at når det gjøres må bestemmelsene i sjøloven tilpasses Rotterdam-reglene i stedet for Haag-Visby-reglene.

1.2.5 Engelsk rett

Engelsk rett har en særstilling på sjøfartens område. Forarbeidene²¹ uttaler at ”... *[sjøloven] så vidt mulig og i betydelig grad må utformes i samsvar med den internasjonale utvikling i kontraktspraksis og rettsoppfatning på sjøtransportområdet. Internasjonaliseringen av skipsfartsnæringen i de senere år tilsier at vesentlig vekt legges på dette hensyn*”. Forarbeidene sikter nok her særlig til den kontraktspraksis og rettsoppfatning som er etablert i engelsk rett. Det er flere grunner til at engelsk rett står i en

¹⁸ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Utarbeidet av United Nations Commission on International Trade Law

¹⁹ Status 2008 <http://www.uncitral.org> [Sitert 10.11.2010].

²⁰ Chapter 9, Delivery of the goods

²¹ NOU 1993:36 side 9

særstilling på sjøfartens område. Tvister som oppstår innen sjøfart kommer ofte opp for engelske domsstoler, selv om partene ikke er engelske. Årsaken er at partene ofte har avtalt at eventuelle tvister skal løses under engelsk rett. Det finnes derfor et betydelig høyere antall dommer og en større mengde juridisk litteratur som følge av dette under engelsk rett. Supreme Court²², Court of Appeal og Commercial Court har grundige drøftelser av problemstillingene, slik at en norsk domstol kan være tilbøyelige til å adoptere den gode argumentasjonen og løsningen når man ikke har annet rettskildemateriale å se hen til. Engelsk rett er derfor ofte en sentral rettskildefaktor ved løsningen av en norsk tvist på sjørettens område. På annen side vil en norsk domstol etter alminnelig norsk rettskildelære ikke være bundet av engelsk rett. Den vil selvstendig ta stilling til spørsmålet der engelsk rett vil være en av flere rettskildefaktorer.

Et eksempel på at engelsk rett har fått avgjørende vekt ved tolkingen av en norsk standardkontrakt, til tross for at norsk bakgrunnsrett ga anvisning på motsatt resultat, finnes i voldgiftsdommen Arica²³. Saken omhandlet tidsbefraktning på et Texacotime-certeparti og tvistens kjerne var tolkingen av en off-hire klausul. Certepartiet var en standardkontrakt utarbeidet med hensyn til den engelskrettslige løsning, som var en annen enn den sjøloven oppstilte. Det var imidlertid avtalt voldgift i Norge, slik at spørsmålet klausulen skulle tolkes med hensyn til engelsk eller norsk rett kom på spissen. Voldgiftsrettens flertall, bestående av professor Sjur Brækhus og høyesterettsadvokat Ole Lund, kom til at den engelskrettslige løsning måtte få avgjørende vekt fordi klausulen bygget på en fastsatt praksis i engelsk rett og det var hensikten at denne skulle følges. Mindretallet kom til at den engelskrettslige bakgrunn for bestemmelsen ikke var til hinder for at klausulen etter norsk rett kunne tolkes selvstendig, men dette synspunktet førte ikke frem. Dommen omhandler riktignok tolkingen av en standardkontrakt og ikke lovtekst, men uttalelsene til Brækhus og Lund er etter min oppfatning av en mer prinsipiell karakter slik at synspunktet også kan anvendes ved lovtolkning.

Forarbeidene til sjøloven uttaler ikke at sjøl. § 269 bygger på engelsk rett direkte. Uttalelsen er mer generell og sier at norsk rett er brakt i samsvar med internasjonal

²² Tidligere House of Lords. Endret ved Constitution Reform Act 2005, en lov i kraft fra 1. oktober 2009.

²³ ND 1983.309

kontraktspraksis. Både engelsk rett og sjøl. § 269 første ledd bygger på Haag-Visby-reglene, men problemstillingen denne oppgaven reiser er ikke løst der. Engelsk rett har gjennom lovforarbeid og rettspraksis presisert vilkåret ”ta imot” nærmere og det er derfor naturlig at man ser hen til engelsk rett når norsk rett ikke gir nærmere veiledning for hvordan vilkåret skal tolkes. Senere i oppgaven vil vi imidlertid se at ordlyden i den norske bestemmelsen bare delvis samsvarer med den engelske. Vurderingen vil da bli hvorvidt løsningen under engelsk rett kan og bør følges i norsk rett²⁴.

1.2.6 Alminnelig obligasjonsrett

Mottakerens betalingsplikt er en kontraktsrettslig forpliktelse der alminnelige obligasjonsrettslige prinsipper ligger til grunn for bestemmelsen. Forarbeidene²⁵ uttaler at sjøl. § 269 første ledd er et uttrykk for at mottakerens plikter ovenfor transportøren oppstår samtidig med at transportøren har oppfylt sin plikt til å levere godset til mottaker. Samtidig utveksling av ytelser er et alminnelig obligasjonsrettslig prinsipp. Det har vært relevant ved utformingen av sjøl. § 269 første ledd, og bestemmelsen må derfor tolkes i samsvar med dette.

1.2.7 Standardkontrakter

I internasjonal varehandel benyttes ofte standardkontrakter for å regulere rettigheter og plikter mellom partene. Dokumentene gir uttrykk for hva som er fast praksis i bransjen og bidrar til å gjøre internasjonal varehandel mer sikker og effektiv. Konnossementer inkorporerer ofte formuleringer fra slike standarddokument, og de kan derfor være en rettskilde til å forstå hva partene i en konnossementsavtale har ment. De mest sentrale standardkontraktene utarbeides av International Chamber of Commerce (ICC) og omhandler salg og oppgjørsvilkår.

²⁴ Se punkt 4.3

²⁵ NOU 1993:36 side 32

Stykkogods selges under ulike standardvilkår som avgjør hvilken part som har ansvar for utgifter til blant annet transport, og når risiko for og eiendomsrett til varene går over på kjøperen. En oversikt over slike vilkår er å finne i Incoterms²⁶. De vanligste, som skal omtales i denne oppgaven, er fob og cif²⁷. Ved transport av gods på fob (free on board) vilkår bærer kjøperen alle kostnader og risiko forbundet med godset når selger har lastet dem om bord. Ved cif (cost, insurance, freight) vilkår er det selgeren som er ansvarlig for utgiftene til frakt, forsikring og andre transportkostnader inntil godset ankommer bestemmelsesstedet. Risikoen for selve godset går imidlertid over på kjøper fra det er lastet om bord.

Betaling av varene i internasjonal handel foregår gjerne ved bruk av remburs, ofte kalt letters of credit. Det går ut på at kjøperens bank forplikter seg til å betale selgeren mot at han oppfyller rembursbetingelsene, som vanligvis er å fremskaffe spesifiserte dokumenter. På sjøfartens område er det konnossementet som står sentralt siden besittelse av dette gir rett på utlevering av varene. Et sett med standardvilkår for remburs er utarbeidet av ICC med UCP 600²⁸ som den siste utgaven. UCP 600 oppstiller flere krav til hva konnossementet skal innholde for å kunne benyttes ovenfor en bank i remburs. Det er blant annet et vilkår at transportøren identifiseres²⁹ i konnossementet og at det bekreftes at varene er blitt lastet ombord³⁰. Konnossementet bør også være omsettelig slik at dersom kjøperen ikke betaler kan banken videreselge det for å dekke sitt tap.

²⁶ *International Chamber of Commerce, Incoterms 2000 – ICC official rules for the interpretation of trade terms* (Paris, 1999), ICC publikasjon nr. 560. Det kommer en ny utgave av Incoterms fra 1. januar 2011, Incoterms 2010.

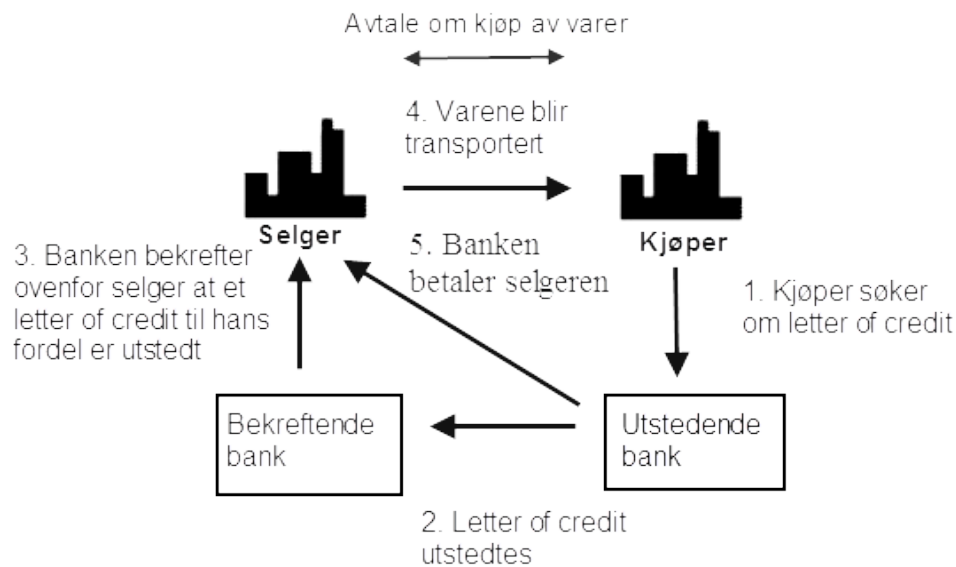
²⁷ Incoterms 2000 Introduction paragraph 9.3

²⁸ Uniform Customs and Practice for Document Credit (UCP) 600

²⁹ UCP 600 artikkel 20 (a)(i)

³⁰ UCP 600 artikkel 20 (a)(ii)

Figur nr. 1: Remburs



1.3 Avtaleforhold og aktørene

1.3.1 Fraktavtalene

En avtale om salg av gods mellom en vareeier og varekjøper danner ofte bakgrunnen for transportbehovet. Salgsavtalen regulerer om eiendomsretten til varene går over på kjøper før, under, eller etter transport. Transporten gjennomfører således salgsavtalen³¹.

Varene kan transporteres under ulike avtaleforhold. Sjøloven skiller mellom tilfeller der avtalen er kommet til uttrykk i et certeparti ved reise- og tidsbefraktning og der konnossementet utgjør avtalen ved stykkgodsbefraktning. Reisebefraktning defineres³² som ”befraktning der frakten skal beregnes pr reise”. Dette er til forskjell fra tidsbefraktning der frakten skal beregnes etter den tiden skipet er i befrakterens disposisjon. Etter Sjøfartsloven av 1893 var stykkgodstransport omfattet av reglene om reisebefraktning. Etter sjøloven av 1994 er imidlertid reglene om stykkgodsbefraktning skilt ut fra reisebefraktning. Reglene

³¹ Falkanger og Bull (2010) *Sjørett* side 247

³² Ot.prp. nr. 55 1993-1994 side 5

om utlevering av godset omhandler spørsmål som er aktuelt under begge befraktningsformene, men forarbeidene³³ uttaler at ”i enkelthetene vil løsningene ofte måtte bli andre dersom reglene skal ta tilstrekkelig hensyn til de særlige forhold ved linjefart og stykkgodstransport”. Et slikt særlig forhold som forarbeidene trekker frem er at perioden som godset er i transportørens varetekt vanligvis strekker seg betydelig utover perioden godset befinner seg på skipet. Reglene i sjøl. kapittel 13 gjelder derfor i utgangspunktet ikke certepartier for hel- eller delbefraktning av skip jfr. § 253. Der et konnossement er utstedt under certepartiet slik at det bestemmer rettsforholdet mellom transportøren og innehaveren av konnossementet kommer kapittel 13 likevel til anvendelse.

Reglene om plikt til å betale frakt i § 269 første ledd har bare anvendelse ved stykkgodsbefraktning. Dette er en type befraktning som typisk går ut på at transportøren har skip som går i fast rute mellom bestemte havner. Skipet kan brukes til å transportere eierens egne varer, men situasjonen denne oppgaven omhandler er når han transporterer andre sine varer. Et eksempel på dette er når råvarer er solgt fra et selskap til et annet. Varene må transporteres fra selgeren til kjøperen, og avhengig av om kjøpet er på cif eller fob vilkår, henvender en av partene seg til transportøren og avtaler befraktning av varene. Transportørens inntekter består da i frakt, vederlag for transporten, som er opptjent når godset overleveres mottakeren i lossehavn jfr. § 260. Stykkgoods er last som typisk fraktes i enheter som for eksempel på paller, i fat eller sekker, men last som transporteres i for eksempel bulk er også omfattet av reglene om stykkgodsbefraktning.

Dersom frakten ikke er forhåndsbetalt presumerer § 269 første ledd at mottakeren er ansvarlig for hele fraktutgiften når godset overleveres. I linjefart vil imidlertid frakt ofte være forhåndsbetalt av senderen, slik at de krav som transportøren måtte ha overfor mottakeren på leveringstidspunktet er de som er oppstått etter at godset er avlevert til transportøren, som for eksempel overliggetid.

³³ NOU 1993:36 side 15

1.3.2 Partene i transportavtalen

Partene i transportavtalen om stykkgoods defineres i sjøloven § 251 som sender og transportør. Transportøren er enten eier av skipet eller den som disponerer det under et certeparti. Han kan benytte skipet til å transportere sine egne varer, slik som når oljeselskapet transporterer sin egen olje fra plattform til sitt eget raffineri. I slike tilfeller er transportøren også mottaker av lasten, slik at § 269 ikke kommer til anvendelse. Transportørens hovedforpliktelse er å levere godset på avtalt sted og tid til mottaker, jfr § 255. Han benytter egne, eller engasjerer selvstendige stuere til å laste og losse lasten for seg. Under engelsk rett³⁴ omtales transportøren som "carrier".

Sender er den som har inngått avtale med en transportør om transport av godset. Han er ofte den som har solgt lasten og som under kjøpskontakten har forpliktet seg til å få transportert varene til mottaker, det vil si et kjøp på cif vilkår³⁵. Der sender og mottaker av godset er samme part kommer § 269 første ledd ikke kommer til anvendelse, siden fraktutgiften da skal betales av samme part. Sjøloven skiller mellom sender av godset og avlaster, der sistnevnte er den som leveres godset til transport. I engelsk rett omtales begge disse felles som "shipper".

Mottakeren er i denne oppgaven kjøperen av godset, og han er ikke opprinnelig part i transportavtalen. Han er innehaver av konnossementet og er den som skal ha godset utlevert til seg. Mottakerens forpliktelse er å ta imot godset på bestemmelsesstedet jfr. § 268. Selv om mottakeren ikke opprinnelig er part i transportavtalen oppstiller § 269 første ledd en selvstendig plikt til betale frakt og andre krav under forutsetning av at de fremgår av konnossementet. Under engelsk rett omtales mottaker som "bill of lading holder" der han er innehaver av konnossementet. Han omtales også som "consignee", mottaker av godset, og "transferee" der konnossementet er overført videre til han.

³⁴ COGSA 1992

³⁵ Incoterms 2000 Introduction paragraph 9.3

1.3.4 Konnossement³⁶

Konnossement er et transportdokument som brukes ved sjøtransport av gods³⁷. Den historiske bakgrunnen for konnossementet var at man begynte å omsette godset mens det var under transport. Siden godset befinner seg på skipet er fysisk overlevering ved kjøp og salg umulig, og et dokument som representerte godset under transport ble benyttet i stedet som symbol på den fysiske overlevering. Den som var innehaver av konnossementet ved skipets ankomst var legitimert som rette eier av godset, og transportøren var da forpliktet til å avlevere godset til innehaveren av konnossementet selv om det skulle vise seg at innehaver av konnossementet ikke var rett eier av godset. Transportøren har også rett til å levere til innehaver av konnossementet med befriende virkning for ham selv.

Konnossement har tre hovedfunksjoner jfr. sjøl. § 292 første ledd (1) og (2). Det er for det første et bevis på at en avtale om sjøtransport er inngått. For det andre er det en kvittering på at transportøren har mottatt godset eller lastet det ombord. Den tredje er funksjonen som et omsetningsdokument. Konnossement benyttes ofte blant annet som omsetningsdokument i internasjonal varehandel for å finansiere kjøpet gjennom remburs³⁸.

Ved at konnossementet representerer godset under transport er innehaveren av det legitimert til å motta godset på bestemmelsesstedet, jfr. § 302. Mottaker av godset kan stå oppført i konnossementet, men der meningen er at godset skal omsettes under transport utstedes det ”to order”, ”deliver to the bearer” eller lignende som uttrykker at den som fremviser det til transportøren har rett til å få godset utlevert til seg.

Sjøfraktbrev³⁹ benyttes ofte i stedet for konnossement i linjefart. Dette dokumentet har i hovedsak samme funksjon som konnossementet, bortsett fra at det ikke er negotiabelt. Sjøl. § 269 gjelder bare ved konnossement og jeg går derfor ikke videre inn på bruken av sjøfraktbrev.

Der mottakeren er en annen enn senderen av godset bestemmer konnossementet vilkårene for transporten og utleveringen, jfr. § 292 fjerde ledd. Dokumentet får dermed

³⁶ Engelsk: bill of lading

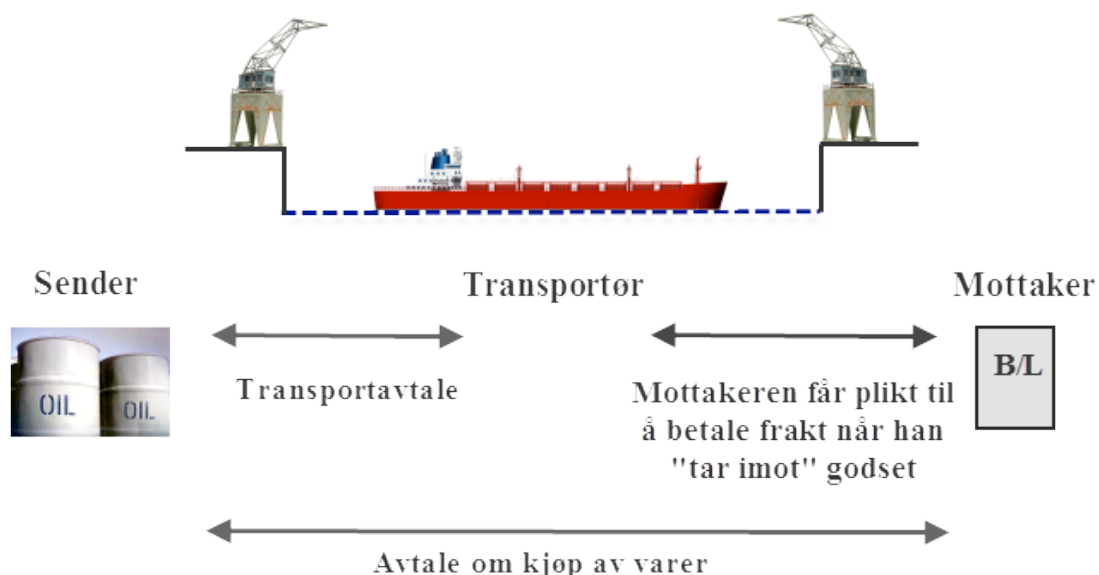
³⁷ Falkanger og Bull (2010) *Sjørett* side 234.

³⁸ Se punkt 1.2.7

³⁹ Jfr. Sjøl. §§ 308 og 309. Omtalt som sea waybills under engelsk rett

funksjon som avtale, eller bevis på avtale om transport⁴⁰. Vilkår i transportavtalen som ikke fremkommer av konnossementet kan ikke gjøres gjeldende ovenfor mottaker, jfr. sjøl. § 292 tredje ledd. Det er imidlertid antatt i forarbeidene⁴¹ at en henvising til transportørens alminnelige bestemmelser er tilstrekkelig for at mottaker blir bundet av dem.

Figur nr. 2: Oversikt over avtaleforhold og aktørene



1.4 Avgrensninger

Sjøloven § 269 første ledd får bare anvendelse der et konnossement er utstedt, slik oppgaven vil avgrense mot tilfeller der konnossement ikke er utstedt og betalingsplikten vil følge av § 269 andre ledd. Oppgaven vil også avgrense mot å bare gjelde krav som transportøren i følge konnossementet måtte ha mot mottaker. Avsenders mulige krav mot mottaker faller utenfor, selv om de er tatt inn i konnossementet.

⁴⁰ Falkanger (2009) *Knophs oversikt over norsk rett* side 448

⁴¹ NOU 1993:36 side 32

2 Mottakerens betalingsplikt etter norsk rett

2.1 Innledning

Mottakeren får plikt til å betale transportøren de krav som fremkommer av konnossementet ved å "ta imot" godset jfr. § 269 første ledd. Bestemmelsen gir uttrykk for prinsippet om samtidig utveksling av ytelser. Når transportøren oppfyller sin plikt etter transportavtalen ved å overlevere lasten til rett person, oppstår mottakerens plikt til å betale frakt og andre krav til transportøren. Jeg siterer først hele lovteksten i sammenheng før jeg går videre til å se på de enkelte delene av bestemmelsen.

§ 269. Mottakerens plikt til å betale frakt m v

Utleveres godset mot konnossement, blir mottakeren ved å ta imot godset ansvarlig for frakt og andre krav som transportøren har ifølge konnossementet.

2.2 Plikt til å betale "Frakt og andre krav"

Sjøloven gir ingen definisjon på hva frakt er, men det forstås vanligvis som vederlag for transport av varene fra lastehavn til den avtalte lossehavn⁴². Transportavtalen inneholder vanligvis en klausul om hvordan frakt skal beregnes og hvordan den skal betales. Frakt beregnes gjerne etter vekt på godset dersom det ikke endres i løpet av transporten på grunn av fordamping eller økning i fuktinnholdet. Det kan også bli beregnet på grunnlag av antall enheter eller etter volumet det opptar på skipet. Dersom frakt ikke er avtalt kan transportøren kreve sender for gjengs frakt på leveringstiden jfr. § 260. I linjefart har

⁴² Falkanger og Bull (2010) *Sjørett* side 322.

transportøren gjerne offentliggjort faste frakttariffer og disse vil da bli avgjørende for hva som er gjengs frakt⁴³.

Det kan være avtalt mellom sender og mottaker at hele frakten skal betales av mottakeren når han tar imot godset jfr. § 269. I linjefart er imidlertid frakten ofte forhåndsbetalt av senderen når godset leveres til transport⁴⁴. Da er det andre utgifter enn frakt som har påløpt transportøren under reisen som mottakeren kan bli ansvarlig for. Andre krav enn frakt kan i følge forarbeidene⁴⁵ for eksempel være felleshavaribidrag, erstatning for overliggetid, og ulike havneutgifter. Felleshavaribidrag⁴⁶ er en utgift som pådras for å redde verdier som inngår i samme last fra en felles fare⁴⁷. Et eksempel på felleshavari er ombordkasting av last fra et skip som står på grunn. I stedet for at bare eieren av den ombordkastede lasten får et tap, utlignes tapet på verdiene i lasten som var i risiko ved felleshavariet. Et annet eksempel er at skipet får maskinhavari og må søke nødhavn. Utgiftene til dette vil bli fordelt i et felleshavari.

Overliggetid oppstår under reisecertepartier når tiden det tar å laste og losse overstiger den liggetiden som er stipulert⁴⁸. Forsinkelsen kan ha ulike årsaker. Terminalen kan eksempelvis være opptatt, det kan komme uvær, eller godset kan trenge spesiell behandling. Transportkontrakten angir vanligvis hvor lang laste og lossetid som er beregnet. Når denne er utløpt begynner overliggetiden, som ofte beregnes per time. Frakt og andre krav fra transportøren kan komme opp i store beløp og som vi skal se i tvistene som omtales senere i oppgaven være betydelige i forhold til verdien av lasten.

Ikke alle typer utgifter som er påløpt transportøren er imidlertid omfattet av ”andre krav”. I ND 1963 s. 30 ble utgifter til transport av en bil ikke omfattet av ”andre krav” etter den tidligere sjølovens § 112. Saken omhandlet en bil som ble stjålet fra ekspeditørens varetekt i Tromsø. Bilen ble funnet igjen i Bjorkvik og brakt tilbake til ekspeditøren. Han

⁴³ NOU:1993 side 26

⁴⁴ Jfr. § 260

⁴⁵ NOU 1993:36 side 32

⁴⁶ Felleshavari reguleres i sjøloven kapittel 17. Utgiftene fordeles etter York-Antwerpen-rules, jfr. sjøl. § 461

⁴⁷ Falkanger (2009) *Knophs oversikt over norsk rett* side 454.

⁴⁸ Jfr. sjøl. § 334

krevde deretter utgiftene for transporten av bilen fra Bjorkvik til Tromsø dekket av mottakeren. Retten⁴⁹ kom til at dette var en type utgift som ikke var omfattet av ”andre krav”. Videre i oppgaven vil ”frakt og andre krav” i sjøl. § 269 første ledd bli omtalt felles som frakt.

2.3 Transportørens krav

Sjøloven § 269 første ledd omhandler bare de krav som transportøren måtte ha ovenfor mottaker av godset. Krav som avsenderen av godset og eventuelt andre måtte ha ovenfor mottaker hjemles ikke i denne bestemmelsen, selv om disse kravene også fremgår av konnossementet. Forarbeidene til den danske sjøloven avviser at bestemmelsen kan anvendes analogisk på krav fra andre enn transportøren⁵⁰.

Hvem som er ansvarlig for frakt fremkommer vanligvis av kjøpskontrakten mellom selger og kjøper. I linjefart er det vanlig at frakten er betalt av sender når godset leveres til transport, men det kan avtales at mottaker skal være ansvarlig ved at han tar imot godset. Dersom det er avtalt at mottaker skal betale frakt, men han nekter å gjøre det ved skipets ankomst i lossehavn har transportøren tilbakeholdsrett i lasten etter sjøl. § 270. Transportøren kan da gå på sender for å få frakten betalt jfr. sjøl. § 273. Grunnen til at sender likevel kan holdes ansvarlig er at transportørens rettigheter etter transportavtalen ikke påvirkes av den interne fordeling av fraktkostnaden mellom sender og mottaker. Bestemmelsen gir bedre sikkerhet for transportøren siden han kan forholde seg til mottaker i tillegg til sender for kravene sine.

2.4 Kravene må følge av konnossementet

Mottakeren av godset er opprinnelig ikke part i transportavtalen. Han får likevel plikt etter avtalen ved å overta konnossementet med de vilkårene som står der. Konnossementet skal

⁴⁹ Dommen er avsagt av Tromsø byrett den 12. mars 1963

⁵⁰ Betænkning 1991 1215:2 side 60

for det første inneholde⁵¹ opplysning om at frakt skal betales av mottaker, og hvilken størrelse frakten eventuelt har⁵². Øvrige vilkår for utlevering av godset skal også fremkomme. Frakt fremkommer på konnossementet i en egen boks for transportørens krav. Dersom konnossementet ikke angir at frakt skal betales av mottakeren anses det som bevis på at mottakeren ikke er pliktig til å betale frakt, jfr. § 299. Det samme gjelder dersom det ikke fremkommer hvilket beløp som skal betales for overliggetid. Hensynet bak denne bevisregelen er at mottaker som tredjeperson i forhold til transportavtalen ikke kjenner til andre vilkår enn de som fremkommer av konnossementet. Det er derfor rimelig at han kun kan pådra seg plikter som klart fremgår av konnossementet⁵³. Etter Rotterdam-reglene artikkel 42 kan transportøren ikke kreve innehaveren av konnossementet for frakt dersom konnossementet inneholder en ”freight-prepaid” klausul, slik det gjør under cif kjøp.

2.5 Den utløsende handling; å ”ta imot”

Dersom ikke annet er avtalt presumerer sjøl. § 269 første ledd at frakt skal betales av mottaker når han ”tar imot” godset i avtalt lossehavn. Dette er et uttrykk for konneksitet mellom ytelsene; når transportøren har oppfylt sitt løfte om å levere godset til mottakeren oppstår plikt til å betale frakt og andre krav transportøren måtte ha. Konneksitet, eller ”ytelse mot ytelse”, er et alminnelig prinsipp innen obligasjonsretten. Det går ut på atplikten til å yte er betinget av at motparten også yter. Ens egen ytelse får således funksjon som sikkerhet for at motparten oppfyller sin forpliktelse. I forhold til § 269 første ledd betyr det at mottakeren ikke blir forpliktet til å betale frakt før transportøren har oppfylt sin forpliktelse til å utlevere godset til innehaveren av konnossementet. Dersom godset ikke er i behold når det kommer frem til lossehavn har transportøren ikke oppfylt sin forpliktelse

⁵¹ Sjøl. § 296 første ledd (10)

⁵² Mottakerens ansvar vil vanligvis være betinget av at det fremgår av konnossementet, se NOU 1993:36 side 32 og sjøl. § 292 3.ledd siste setning.

⁵³ SOU 1990:13 side 142

og mottakeren kan avvise lasten uten å bli pliktig til å betale frakt jfr. § 260 annet ledd⁵⁴. Et eksempel på dette under sjøfartsloven av 1893 sin tilsvarende bestemmelse finnes i ND 1913.466. Saken omhandlet et parti støpesand som skulle transporteres fra Southampton til Oslo. Ved ankomst var sanden i den tilstand at den ikke kunne benyttes som støpesand, og transportøren var derfor ikke berettiget til å kreve frakt av mottakeren. Dersom mottakeren bare tar imot en del av lasten blir han ansvarlig for hele fraktutgiften, selv om resten av lasten ikke er kontraktsmessig⁵⁵.

Det kan imidlertid volde tvil om hva som innebærer at godset er ”tatt imot” og dermed om plikt til å betale frakt har oppstått for mottakeren. Når skipet ankommer lossehavn innebærer mottakelsen av godset flere ulike handlinger. Mottaker eller havnene har gjerne prosedyrer som skal gjennomføres, som for eksempel undersøkelse av godset, prøver av det og befarings. Havnen har kanskje også rutiner som må følges, som mottak og forflytting av varene inn på lager før fortolling. Det kommer ikke frem av ordlyden om slike handlemåter er tilstrekkelige for å si at mottaker har ”tatt imot” godset. Ordlyden tyder for det første på at godset må være losset av skipet, siden en samtidig utveksling av ytelser nødvendigvis innebærer at transportøren har oppfylt sin forpliktelse om å transportere godset til avtalt lossehavn. I linjefart er det vanlig at stykkgods losses inn på et lager før det fordeles til de ulike mottakerne. Der lageret benyttes av transportøren, og mottaker ikke har tilgang, taler ordlyden mot at det anses for å være ”tatt imot”. En naturlig forståelse av vilkåret er at mottaker, eller en som representerer mottaker, fysisk har overtatt rådigheten av godset. Noen ytterligere veiledning gir ikke ordlyden. Bestemmelsen fremstår derfor som åpen for en vid fortolkning⁵⁶ av hvilke handlinger på mottakers side som omfattes av ”tatt imot”. De andre nordiske sjølovene har tilnærmet lik lovtekst som den norske bestemmelsen og de gir derfor heller ikke nærmere veiledning.

⁵⁴ Jeg går ikke her videre inn på hva som ligger i at godset må være i ”behold” etter sjøl. § 260 da dette vil bli en omfattende drøftelse på siden av oppgavens tema. Jeg kommer kort innom problemstillingen under engelsk rett i punkt 3.3.

⁵⁵ ND.1905 s.157

⁵⁶ Eckhoff (2001) *Rettskildelære* kapittel 5

Et spørsmål som vi senere skal se oppstod under engelsk rett er om undersøkelse av godset innebærer at det er tatt imot. § 268 slår fast at mottakeren kan nekte å ta imot godset så lenge han ikke gis en viss rimelig adgang til å undersøke godset før utlevering. Det følger av forarbeidene⁵⁷ at undersøkelsesretten ikke innebærer at kjøperen kan kreve at transportøren skal foreta omfattende handlinger for å lette undersøkelsen. Dersom godset befinner seg på skipet begrenser undersøkelsesretten seg til handlinger av en mer overfladisk karakter som for eksempel stikkprøver⁵⁸. Loven gir mottaker uttrykkelig rett til å undersøke godset før utlevering⁵⁹. Undersøkelsesretten har to betydninger. For det første skal mottakeren på et kjøpsrettslig grunnlag ha mulighet til å avvise lasten ovenfor selger dersom den viser seg å være mangelfull etter kontrakten. Dersom resultatet av mottakerens undersøkelse var at lasten anses for å være tatt imot, vil hensikten bak undersøkelsesretten falle bort. Det følger dessuten av forarbeidene⁶⁰ at mottaker kan nekte å ta imot lasten dersom han ikke før mottak gis en rimelig undersøkelsesadgang. Det begrunnes transportrettslig med at pliktene etter konnossementet ovenfor transportøren først oppstår når lasten er mottatt. Dersom mottakeren ikke kan undersøke lasten før den anses for å være tatt imot vil det innebære at han ikke mister retten til å avvise lasten. Utlevering av en del av godset som stikkprøve innebærer derfor ikke at det er ”tatt imot” i § 269 første ledd sin forstand.

Norge har undertegnet og forpliktet seg til å ratifisere Rotterdam-reglene⁶¹. Konvensjonen oppstiller noen regler om levering av godset som tidligere konnossementskonvensjoner ikke har omhandlet. Utgangspunktet er at partene selv kan avtale når og hvordan utlevering av godset skal skje. Dersom ingenting er avtalt slår artikkel 43 fast at levering skal skje ”*at the time and location at which, having regard to the terms of the contract, the customs, usages or practices of the trade and the circumstances of the carriage, delivery could reasonably be expected*”. Det oppstilles med

⁵⁷ Betænkning 1991 1215:2 side 59

⁵⁸ NOU 1993:36 side 32

⁵⁹ Jfr. sjøl. § 268 2. ledd

⁶⁰ NOU 1993:36 side 32

⁶¹ Se punkt 1.2.5

andre ord en fleksibel regel for hvordan utlevering av godset skal skje, der vanlig praksis ved den enkelte type handel og de individuelle omstendighetene ved transporten må tas i betraktning. Det taler for at begrepet å “ta imot” kan være fleksibelt avhengig av vanlig praksis mellom partene og lossehavnen. Rotterdam-reglene er imidlertid ikke ratifisert enda, slik at sjøl. § 269 første ledd ikke er tilpasset reglene. Først når reglene er ratifisert slik at sjøloven presumeres å være i samsvar med dem vil de være en kilde til tolkningen.

Som vi har sett åpner § 269 for en vid tolking av hva som vil si å ”ta imot”. Norsk rett gir imidlertid ikke videre veiledning om hva som faller innenfor og utenfor vilkåret. Jeg går derfor videre til å se på hva som utløser betalingsplikt for mottaker under engelsk rett.

3 Mottakerens betalingsplikt etter engelsk rett

3.1 Innledning

Mottakerens betalingsplikt reguleres i engelsk rett av Carriage of Goods by Sea Act (COGSA) 1924 section 3(1) og som vi skal se samsvarer ordlyden i sjøl. § 269 første ledd delvis med denne. Det er knyttet et større rettskildemessig materiale til den engelske bestemmelsen enn den norske ved at den har utfyllende forarbeider og rettspraksis knyttet til seg. I denne delen av oppgaven skal jeg undersøke når betalingsplikt oppstår etter engelsk rett. Formålet med dette er å se hvorvidt løsningen som oppstilles kan og bør benyttes i norsk rett.

3.2 Rettslig grunnlag

3.2.1 Bills of Lading Act 1855

I engelsk rett eksisterer det en doktrine om ”privity of contract”⁶². Den går ut på at bare partene i en kontrakt kan få rettigheter og pådra seg plikter etter den. I sjøretten var doktrinen problematisk i forholdet mellom transportør og mottaker fordi transportavtalen er inngått mellom sender og transportør. Doktrinen stod dermed i veien for at mottakeren kunne saksøke eller bli saksøkt på grunnlag av transportavtalen som er kommet til uttrykk i konnossementet han besitter. Behovet for unntak fra doktrinen om ”privity of contract” dannet bakgrunnen for Bills of Lading Act 1855. Løsningen gis i s. 1 som slår fast at innehaveren av konnossementet ”...shall have vested in him all rights of suit, and be

⁶² Doktrinen om privity of contract har lang tradisjon i engelsk rett og ble endelig etablert i *Tweddle & Atkinson* (1861) 1 B.&S. 393

subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself”.

Et sentralt trekk ved den gamle bestemmelsen var at rettigheter etter konnossementet var forbundet med overføringen av eiendomsretten til godset. Det innebar at en kjøper ikke hadde rettigheter ovenfor transportøren der konnossementet var overført til han før eller etter han fikk eiendomsrett til varene⁶³. Section 1 ble også tolket til å innebære et krav til at eiendomsretten til varene måtte gå over på kjøper før han mottok dem i egenskap av å være rettighetshaver etter konnossementet⁶⁴. Dersom eiendomsretten først gikk over på kjøper etter han mottok varene hadde kjøperen ingen rettigheter etter konnossementet ovenfor transportøren. Bestemmelsen gav også uttrykk for at pliktene etter konnossementet oppstod samtidig som rettighetene. Dette kunne føre til urimelige resultater for banker og andre som bare var innehavere av konnossementet som en sikkerhet for varekjøpet uten intensjon om å ta imot varene. Dette var bakgrunnen for House of Lords saken *Sewell v. Burdick*⁶⁵. Spørsmålet i saken var om en bank kunne bli ansvarlig for frakt selv om den var innehaver av konnossementet kun som en sikkerhetsrett. House of Lords kom til at dette ville være kommersielt uheldig, siden konnossementet funksjon ofte er som sikkerhet for å finansiere et varekjøp. Section 1 ble derfor tolket innskrenkende slik at banken ble ikke holdt ansvarlig for frakt.

3.2.2 Law Comission Report

Som vi har sett hadde Bills of Lading Act 1855 hadde flere trekk som gjorde den kommersielt uheldig. Dette dannet bakgrunnen for at to lovkommisjoner ble nedsatt for å se på hvilke endringer som burde gjøres. Kommisjonenes arbeid resulterte i COGSA 1992 som avløser Bills of Lading Act 1855. En felles utredning som tar for seg hvilke endringer som burde gjøres er å finne i The Law Comission and The Scottish Law Commission

⁶³ *Enichem Anic S.p.A v Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini)* [1990] 1 Lloyd's Rep. 252

⁶⁴ *Leigh & Silavan Ltd v Aliakmon Shipping Co Ltd (The Aliakmon)* [1986] A.C. 785

⁶⁵ (1884) 10 App Cas 74

Report⁶⁶. Det tradisjonelle synet på forarbeider under engelsk rett er at de vektlegges i betydelig mindre grad enn de gjør i norsk rett. I sakene jeg går gjennom nedenfor har forarbeidene imidlertid fått stor betydning ved at dommerne refererer til hensynene bak reglene som gis i utredningen. En endring som er sentral for denne oppgaven er innføringen av skillet mellom å oppnå rettigheter og pådra seg forpliktelser etter konnossementet. Etter Bills of Lading Act 1855 s. 1 var det en sammenheng mellom disse, mens det i COGSA 1992 er mulig å oppnå rettigheter uten å pådra seg plikt til å betale de kravene som fremgår av konnossementet. Lovkommisjonen gav anvisning på at forpliktelser bare skulle pådras der mottakeren utøver, eller søker å utøve rettighetene etter konnossementet. Den andre store endringen som foretas er at overføring av rettighetene etter konnossementet ikke lenger må skje samtidig som overføringen av eiendomsrett til godset. Ved å skille disse fra hverandre unngår man den urimelige situasjonen som kunne oppstå under Bills of Lading Act 1855 s. 1 der mottakeren ikke fikk rettigheter etter konnossementet fordi eiendomsretten til godset var overdratt for tidlig eller for sent⁶⁷.

3.2.3 Carriage of Goods by Sea Act 1992

Det rettslige grunnlaget for å drøfte hvilke handlemåter som utløser plikt til betaling av kravene som fremkommer av konnossementet i engelsk rett finnes i COGSA 1992. Loven avviker Bills of Lading Act 1855⁶⁸ men endrer kun deler av rettstilstanden slik at rettspraksis fra Bills of Lading Act 1855 kan komme til anvendelse ved tolkingen av COGSA 1992 der rettstilstanden er den samme.

Loven har beholdt prinsippet fra *Sewell v. Burdick*⁶⁹ som slo fast at banker og andre som bare tok imot dokumentene som sikkerhet ikke skulle pådra seg forpliktelser. Den sentrale bestemmelse er s. 3(1). Den gir anvisning på at mottaker i tillegg til å være ”*bill of lading holder*” må foreta en av de tre handlemåtene som bestemmelsen oppstiller, og at

⁶⁶ LAW COM. No. 196 og SCOT.LAW COM. No. 130. 19. Mars 1991.

⁶⁷ Som for eksempel i *Brant v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co Ltd* [1924] 1 KB 575.

⁶⁸ Se COGSA 1992 s. 6(2)

⁶⁹ [1884] 10 App Cas 74

”that person shall become subject to the same liabilities under that contract as if he had been party to that contract”. Bestemmelsen gir uttrykk for at den som utøver eller søker å utøve rettigheter etter konnossementet gjennom handlingene i a), b) eller c) pådrar seg pliktene som følger med⁷⁰. Lovkommisjonen begrunner prinsippet om gjensidighet flere steder;

*”We see in general no unfairness in making the person who either claims delivery or who takes delivery of the goods from being subject to the terms of the contract of carriage since in both cases the person is enforcing or at least attempting to enforce rights under the contract of carriage”*⁷¹.

*”Furthermore it is unfair that the carrier should be denied redress against the indorsee of the bill of lading who seeks to take the benefit of the contract of carriage without the corresponding burdens”*⁷².

Lovkommisjonen anser prinsippet om gjensidighet for å være mest rettferdig i forholdet mellom transportør og mottaker. Prinsippet er imidlertid ikke generelt anerkjent i engelsk rett⁷³ slik det er i norsk, og det kan derfor synes vanskelig å forstå hvorfor det er en mer rettferdig løsning i dette rettsforholdet enn i andre. Lovkommisjonen gir ikke noen videre begrunnelse for dette. Konsekvensen av at pliktene oppstår samtidig med rettighetene er at transportøren har en bedre rett på kravet sitt ovenfor mottakeren ved at han kan tilbakeholde lasten inntil frakt er betalt. Dette er en fordelaktig løsning for transportøren som han til sammenligning ikke har under amerikansk rett, der han kun har pant i varene som sikkerhet for fraktkravet⁷⁴.

⁷⁰ LAW COM. No. 196 og SCOT.LAW COM. No. 130. 19. Mars 1991. § 3.15

⁷¹ LAW COM. No. 196 og SCOT.LAW COM. No. 130. 19. Mars 1991. § 3.18

⁷² LAW COM. No. 196 og SCOT.LAW COM. No. 130. 19. Mars 1991. § 3.22

⁷³ *Carver on Bills of Lading* (2005) para. 5-009

⁷⁴ 49 U.S.C §80109; U.C.C. s. 7-307

3.3 Godset må være i behold

Transportørens rett til frakt er avhengig av at godset har den samme kommersielle karakteren i behold ved lossehavn som det hadde ved lasting. Prinsippet stammer fra Court of Appeal avgjørelsen *Asfar v. Blundell*⁷⁵. Saken omhandlet et parti dadler som ble transportert under vilkår om at frakt skulle være opptjent ved overlevering til mottakeren. Skipet gikk imidlertid ned og man klarte etter hvert å redde opp lasten. Dadlene var da så sterkt skadet at de ikke lenger kunne omsettes som spiselige dadler, men hadde likevel stor verdi destillert om til sprit. Retten kom til at dadlene som ble mottatt kommersielt ikke var de samme som ble sendt og mottakeren ble derfor ikke pliktig til å betale transportøren frakt. Prinsippet er fulgt opp i flere senere dommer som blant annet *Aegean Sea Traders v Repsol Petroleo "The Aegean Sea"*⁷⁶. Saken omhandlet et parti olje som gikk ned sammen med skipet. En liten del av oljen ble imidlertid reddet opp og levert. Retten kom til at det som ble levert ikke tilsvarte "the goods" i s. 3 sin forstand. Begrunnelsen var at oljen som ble levert ikke kommersielt kunne kalles oljelasten som ble sendt, men bare en del av en reddet oljelast⁷⁷.

Dersom varene opphører å eksistere fullstendig etter at konnossementet er utstedt vil mottaker uansett ikke ha rettigheter og korresponderende plikter ovenfor transportøren jfr. s. 5(4).

3.4 Rettighetshaver etter konnossementet

3.4.1 Mottakerens plikt ovenfor transportøren forutsetter at han har rettigheter

Plikt til å betale frakt påligger den som er rett innehaver av konnossementet og dermed har rettighetene etter det jfr. COGSA 1992 s. 3(1) jfr. s. 2(1)(a). Dette er et nødvendig men ikke tilstrekkelig vilkår for å utløse betalingsplikt. Som vi senere skal se nærmere på under

⁷⁵ [1896] 1 Q.B. 123

⁷⁶ [1998] 2 Lloyd's Rep 39

⁷⁷ [1998] 2 Lloyd's Rep 39 side 63

punkt 3.5 må rett innehaver av konnossementet i tillegg foreta en av bestemmelsens handlinger for at betalingsplikt oppstår.

For å være rett innehaver av konnossementet må vedkommende for det første være i god tro⁷⁸. COGSA 1992 presiseres ikke nærmere hva som ligger i dette, men det har vært hevdet i juridisk litteratur⁷⁹ at det er det underliggende konseptet om ”honest conduct” i Sale of Goods Act 1979⁸⁰ som ligger til grunn for god tro kravet. For det andre må man falle inn under en av s. 5(2) sine definisjoner av innehaver⁸¹. Jeg siterer hele bestemmelsen i sammenheng før jeg går inn på de enkelte delene av den.

”References in this Act to the holder of a bill of lading are references to any of the following persons, that is to say:

- a) a person with possession of the bill, who, by virtue of being the person identified in the bill, is the consignee of the goods to which the bill relates;
- b) a person with possession of the bill as a result of the completion, by delivery of the bill, of any indorsement of the bill or, in the case of a bearer bill, of any other transfer of the bill;
- c) a person with possession of the bill as a result of any transaction by virtue of which he would have become the holder falling within paragraph (a) or (b) above had not the transaction been effected at a time when possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates;

and a person shall be regarded for the purposes of this Act as having become the lawful holder of a bill of lading whenever he has become the holder of the bill in good faith.”

Det første alternativet omhandler den som er utpekt som mottaker av godset i konnossementet og derfor er i besittelse av det. Det andre omhandler den som er innehaver som følge av en transaksjon av et negotiabelt konnossement. Dette alternativet har imidlertid blitt tolket innskrenkende⁸² til at å være i besittelse av det ikke er tilstrekkelig. Man må i tillegg ha akseptert besittelsen, slik at å få det tilsendt i posten ikke uten videre

⁷⁸ ”lawful” s. 2(1)(a).

⁷⁹ *Carver on Bills of lading* (2005) para. 5-024.

⁸⁰ Section 61

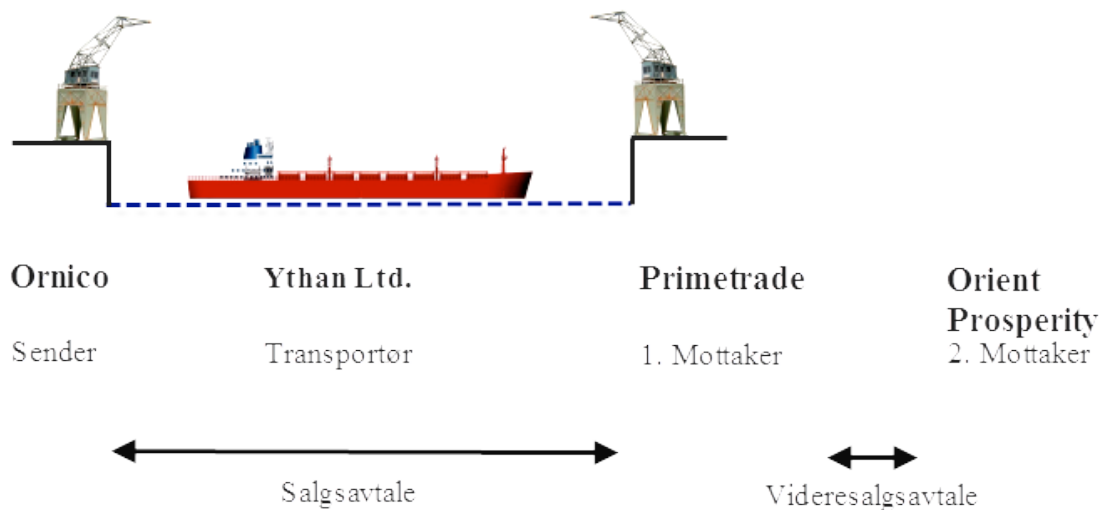
⁸¹ ”Holder”

⁸² [1998] 2 Lloyd’s Rep 39 på side 59-60. Jeg omhandler sakens faktum under punkt 3.3.1.2

innebærer at s. 5(2)(b) er oppfylt. Til forskjell fra sjøl. § 269 første ledd kan man etter engelsk rett være rettighetshaver etter konnossementet selv om man først blir innehaver av det på et senere tidspunkt enn man mottok godset jfr. s. 5(2)(c). Dette vil for eksempel være situasjonen der godset ankommer lossehavnen før konnossementet.

3.4.2 Hadde mottakeren fått rettigheter etter konnossementet i *The Ythan*⁸³?

Figur nr. 3: Partsforholdet i *The Ythan*



En tvist som omhandlet et slikt konnossement som s. 5(2)(c) omtaler kom opp for Commercial Court i *Primetrade AG v Ythan Ltd "The Ythan"*⁸⁴. Saken omhandlet et parti metallstøv som ble solgt fra Ornico Iron CA (Ornico) til Primetrade AG (Primetrade) på fob vilkår. Lasten ble transportert om bord på The Ythan, eid av Ythan Ltd. Primetrade inngikk så en avtale om å selge samme gods videre til Orient Prosperity. Primetrade åpnet en remburs hos banken UBS i Ornicos favør, og Orient Prosperity åpnet to i Primetrades favør. Godset ble lastet om bord på The Ythan og transportøren utstedte så to

⁸³ [2006] 1 Lloyd's Rep 457

⁸⁴ [2006] 1 Lloyd's Rep 457

konnossementer ”to order” til Ornico, som via sin bank videresendte dem til UBS.

28.februar, på vei til lossehavnen i Kina, kommer lasten i kontakt med vann og det oppstår gass som fører til en eksplosjon. Ythan synker og går tapt sammen med lasten. 1. mars tar Primetrade kontakt med forsikringsmeglerne Marsh og Atlantis for å underrette om at skipet og lasten er gått tapt. På vegne av Primetrade ber Marsh assurandøren om garanti for lastekravet og de mottar dette 30. mars.

Ythan Ltd. hevdet at tapet eksplosjonen medførte skyltes transport av farlig last og ville holde Primetrade ansvarlig. Siden Primetrade ikke var del av transportavtalen måtte deres evne til å pådra seg rettigheter og forpliktelser etter den bero på om vilkårene i COGSA 1992 s. 3(1) var oppfylt. Et sentralt punkt i drøftelsen til Commercial Court var om Primetrade hadde rettigheter etter konnossementet jfr. s. 2(1)(a) og hva som ligger i dette vilkåret. Det gjør de ved å først ta stilling til om Primetrade var innehaver på det relevante tidspunktet etter s. 5(2)(c). Det er på det rene at Primetrade selv aldri var innehavere av konnossementet. Ythan Ltd. anførte at Primetrade likevel ble rett innehaver på det tidspunktet da UBS, på vegne av Primetrade, sendte konnossementet til Marsh. Primetrade anførte på sin side at de ikke var rett innehaver fordi transaksjonen, overføringen av konnossementet fra UBS til Marsh, skjedde på et tidspunkt der det ikke ville gitt rett til et krav mot transportøren av godset.

Mr Justice Aikens starter med tolkningen av s. 5(2)(c). Først tar han for seg ordet ”*transaction*” og kommer til at det refererer til den fysiske overlevering av konnossementet fra en part til en annen. Han finner støtte for sin tolkning i juridisk litteratur og Lord Hobhouse i House of Lords saken *Borealis AB v Stargas Ltd (The Berge Sisar)*⁸⁵. Deretter tolker han meningen med ”*at a time when possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods*”. Bestemmelsen tar først og fremst sikte på konnossementer der varene allerede er overlevert til rett innehaver. I dette tilfellet var lasten til forskjell gått tapt. Aikens J bemerker at det er den kontraktmessige rettigheten ovenfor transportøren bestemmelsen omhandler og ikke eiendomsretten til lasten. Han støtter seg til juridisk litteratur⁸⁶ og kommer til at man ikke kan ha kontraktmessige

⁸⁵ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

⁸⁶ Carver on bills of lading (2005)

rettigheter i godset der dette har gått tapt. Konklusjonen hans var at selv om Primetrade kunne anses som rett innehaver når UBS sendte konnossementet til Marsh, så skjedde dette på et tidspunkt der konnossementet ikke gav noen rettigheter mot transportøren fordi lasten var gått tapt. Primetrade ble derfor ikke holdt ansvarlig for frakt til Ythan Ltd.

3.5 Handlinger som utløser betalingsplikt

3.5.1 Innledning

COGSA 1992 s. 3(1) regulerer hva som utløser mottakerens plikt til å betale transportøren frakt. Bestemmelsen oppstiller tre handlingsalternativer som tilsynelatende ser ut til å åpne for at mange handlinger kan falle inn under ordlyden. Tvistene som jeg skal gjennomgå viser imidlertid at de er tolket innskrenkende i mottakerens favør. I denne delen av oppgaven skal jeg drøfte hva som ligger i de ulike handlingsalternativene. For oversiktens skyld siterer jeg først hele lovteksten i s. 3(1) i sammenheng før jeg går over til å se på hvert enkelt alternativ.

”Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection:

- (a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the documents relates;
- (b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of those goods; or
- (c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.”

3.5.2 ”Takes or demands delivery of any of the goods”

De første handlingsalternativene som utløser betalingsplikt er ”*Takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the documents relates*” jfr. s. 3(1)(a).

Vilkårene for betalingsplikt ser for det første ut til å være oppfylt der det er tatt imot eller krevd levering av ”*any of the goods*”. Det tyder på at det er tilstrekkelig at kun en del av

godset tas imot eller kreves levert, og det ser etter ordlyden ikke ut til at det må utgjøre en vesentlig andel av godset totalt. For mottakeren innebærer det at dersom transportøren ikke leverer resten av godset risikerer han å bli sittende igjen med hele fraktutgiften og bare en del av godset. Mottaker kan da rette krav mot transportøren etter s. 2(1).

Den naturlige språklige forståelse av "takes delivery" er at mottaker får godset overlevert, tilsvarende den norske bestemmelsen. Ordlyden peker på at godset må være fysisk overtatt i mottakerens besittelse og ikke bare stilt til hans rådighet. På samme måte som i sjøl. § 269 første ledd er det imidlertid vanskelig ut fra ordlyden å fastlå nærmere hva som innebærer at godset er tatt imot. Bestemmelsen er tilsynelatende åpen for at mange ulike handlinger oppfyller vilkåret, slik som å ta imot en del av lasten for undersøkelse og prøver. Som vi skal se nedenfor har begrepet imidlertid blitt tolket i en snevrere betydning enn dette.

Hva som ligger i å "take delivery" er nøye drøftet i House of Lords saken *The Berge Sisar*⁸⁷. Dommen har stor rettskildemessig betydning fordi den er avgjort i Englands høyeste rettsinstans, og vil være bindende for saker som kommer opp i lavere instanser⁸⁸. Førstvoterende Lord Hobhouse, som samtlige dommere sluttet seg til, foretar en grundig gjennomgang av hvilke handlemåter som faller innenfor begrepet. Han fastslår først at lossing av lasten ikke er det samme som å levere den⁸⁹. Det er den frivillige og fullstendige overføring av besittelse av lasten mellom fra en part til en annen som er levering i lovens forstand. Dette kan være på samme tidspunkt som godset losses, men trenger ikke nødvendigvis å være det. Transportøren kan ha behov for å losse av lasten inn på for eksempel en terminal ved oljelast, fordi forholdene på terminalen krever det eller fordi transportøren raskt må laste på ny olje. Ved stykkgodstransport må lasten kanskje pakkes ut av containeren. Slikt samarbeid ved losseoperasjonen fra mottakeren sin side er ikke en tilstrekkelig handlemåte for at lasten anses for å være tatt imot, fordi lossing av skipet er en nødvendig prosess i sjøtransport ved at ny last skal om bord. Mottakerens handlinger må bære preg av at han har valgt å benytte seg av sin rettighet etter konnossementet til å ta

⁸⁷ [2001] 1 Lloyd's Rep 663

⁸⁸ *English legal system 2010-2011* (2010) side 26

⁸⁹ *Scrutton on Charterparties* (1996) del XII

imot godset. At mottaker leverer fra seg konnossementet til transportøren før eller under lossing indikerer imidlertid at mottaker anser godset for å være mottatt.

Det kan tenkes at mottakeren ikke er innehaver av konnossementet på tidspunktet for overlevering av godset. Det kan være fordi konnossementet ikke har kommet frem til lossehavn i tide, eller fordi det har gått tapt av ulike grunner. Transportøren kan ha et press på seg til å levere godset, slik at han får frigjort skipet til videre drift, og vil da gjerne avlevere godset mot et Letter of Indemnity (LOI). Dette vil ofte inneholde de nødvendige bestemmelser om rettigheter og plikter mellom mottaker og transportør.

Etter s. 3(1)(a) utløses betalingsplikt også ved at mottaker ”demand delivery”. Det er altså tilstrekkelig å kreve levering av godset, det må ikke tas imot. Dette skiller seg fra sjøl. § 269 første ledd som kun oppstiller ”ta imot” som alternativ. I følge Law Commission Report er bestemmelsen et uttrykk for at det skal være en forbindelse mellom å oppnå rettigheter og pådra seg plikter. Det er viktig å merke seg at det er rettigheter og plikter etter konnossementet som COGSA 1992 omhandler, og ikke etter godset. Plikter kan derfor pådras på et tidspunkt før godset er overtatt. Til forskjell fra å ”take delivery” risikerer mottaker å pådra seg betalingsplikt selv om transportøren ikke oppfyller kravet om levering. Grunnen til at han ikke oppfyller kravet kan for eksempel være at skipet og lasten går tapt etter at kravet ble fremsatt, slik situasjonen var i *The Aegean Sea*⁹⁰. I følge forarbeidene⁹¹ er det avgjørende om mottaker ”demand...or at least attempting to enforce rights” etter konnossementet. Uttalelsen tyder på at kommisjonen har tenkt at ”demand” skal tolkes vidt, slik at enhver handling som innebærer et forsøk på å håndheve rettighetene ovenfor transportøren er omfattet. Ordlyden åpner for at kravet om levering kan komme frem på ulike måter. Det kan for eksempel være å angi lossehavn, tid for lossing eller ved å ta arrest i skipet eller lasten. Tvister om hvorvidt mottaker har fremmet krav om levering har vært oppe i engelsk rett i *The Berge Sisar*⁹² og *The Aegean Sea*⁹³. I førstnevnte sak

⁹⁰ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

⁹¹ LAW COM. No. 196 og SCOT.LAW COM. No. 130. 19. Mars 1991. § 3.18

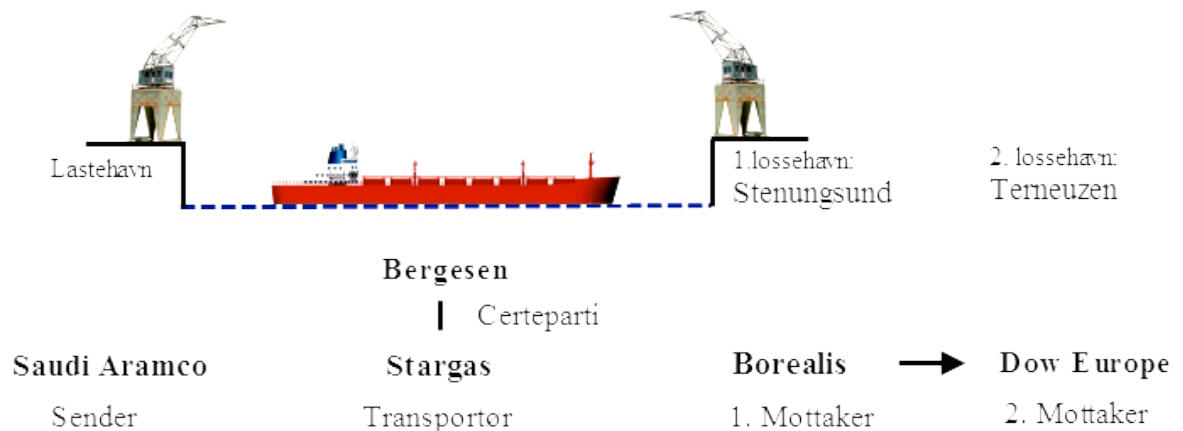
⁹² [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

⁹³ [1998] 2 Lloyd’s Rep 39

drøfter Lord Hobhouse bestemmelsen grundig, og fortolkningen hans har blitt ansett for å være autoritativ for hvordan den skal tolkes og anvendes i andre saker⁹⁴.

3.5.2.1 Var det fremsatt krav om levering i *The Berge Sisar*⁹⁵?

Figur nr. 4: Partsforholdet i *The Berge Sisar*



Før jeg går over til om det var fremsatt krav om levering i *The Berge Sisar*⁹⁶ saken finner jeg det nødvendig med en kort gjennomgang av faktum. Stargas Ltd. (Stargas) solgte 43,000 tonn propan til Borealis A.B (Borealis). Godset ble sendt av Saudi Arabian Oil Co (Saudi Aramco) om bord på skipet *Berge Sisar*, eid av rederiet Bergesen D.Y. A/S (Bergesen). Stargas befraktet skipet fra Bergesen. Det var avtalt at propanen måtte oppfylle en test som viste at den ikke var forurenset. Da skipet ankom lossehavnen Stenungsund viste prøver som ble foretatt at propanen ikke bestod testen. Lasten var forurenset slik at terminalen i Stenungsund ikke hadde mulighet til å ta den imot. Borealis avviste da propanen, og skipet satte kurset til Terneuzen i Holland der terminalen hadde mulighet til å ta imot forurenset last. Tankene i LPG skipet *Berge Sisar* måtte deretter renses slik at ny

⁹⁴ [2006] 1 Lloyd's Rep 457 side 469.

⁹⁵ [2001] 1 Lloyd's Rep 663

⁹⁶ [2001] 1 Lloyd's Rep 663

last ikke skulle bli forurenset av den forrige. Kostnadene som hadde påløpt ved terminalen i Stenungsund, ved reisen til Terneuzen og ved rensing av tankene var betydelige slik at Stargas og Bergesen hadde stor interesse i å holde Borealis ansvarlig for disse. De hevdet at Borealis hadde handlet på en måte som tilsa at de hadde ”demanded delivery” etter s. 3 (1)(a) og dermed blitt ansvarlig for de påløpte utgiftene.

Det første spørsmålet som ble stilt var om prøvene som ble tatt av propanen var en handling som innebar at Borealis ”demanded delivery”. I Court of Appeal avgjørelsen kom retten til at prøvene innebar at Borealis oppfylte handlingsvilkåret⁹⁷. Under anken til House of Lords snur imidlertid dette synspunktet. Lord Hobhouse tar først for seg ordlyden i bestemmelsen, og kommer til at ”demand” er et tvetydig begrep som kan innebære flere handlemåter. Det kan innebære alt fra en uformell forespørsel til et mer formelt krav. Ordlyden gir altså ikke klart svar på om å ta prøver av lasten innebar at Borealis hadde fremmet krav om levering. Han ser deretter på bestemmelsens kontekst og bakenforliggende hensyn. I noen tilfeller kan forpliktelsene etter konnossementet bli betydelige, gjerne høyere enn verdien på lasten. Dette vil særlig være tilfelle der det er farlig last som transporteres. Disse kravene fra transportøren er ikke nødvendigvis forsikret og en innehaver av konnossementet er ikke alltid klar over omfanget av dem. Lord Hobhouse tolker derfor begrepet innskrenkende, ”as referring to a formal demand made to the carrier or his agent asserting the contractual rights as the endorsee of the bill of lading to have the carrier deliver the goods to him”⁹⁸.

I denne saken var det Stargas som befraktet skipet og som kunne komme med krav ovenfor Bergesen. Da Borealis ikke hadde mottatt konnossementet på det aktuelle tidspunktet var det Stargas som gav Bergesen et LOI mot å overlevere lasten til Borealis. Handlemåtene som Borealis stod for var å instruere kapteinen på Berge Sisar om å legge til ved ankomstmoloen og ta rutineprøver av lasten før det ble klarert for lossing ved terminalen. Lord Hobhouse mener disse handlingene er typiske eksempler på samarbeid ved lossing som ikke innebærer at man har krevd lasten levert. Han bemerker at ved handel

⁹⁷ [1998] 2 Lloyd’s Rep 475 side 480. De kom likevel til at Borealis ikke var ansvarlig for frakt siden de trakk tilbake kravet om levering og overførte konnossementet videre, se punkt 3.6.

⁹⁸ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663 side 675

av denne type last er det en nødvendighet å ta prøver av lasten før det avgjøres om den kan losses i terminalen, siden terminalen ikke kan ta imot forurenset last. Lasten kan vise seg å være uskikket eller det kan innebære en sikkerhetsrisiko å losse den til terminalen. Borealis uttrykte ikke på noe tidspunkt at de var villige til å ta imot lasten, tvert imot så avviste de lasten straks det viste seg at den var forurenset. Lord Hobhouse konkluderer derfor med at handlemåtene til Borealis ”fell a long way short of amounting to any demand”⁹⁹ og Borealis ble ikke holdt ansvarlig for de påløpte utgiftene.

3.5.2.2 Var det fremsatt krav om, eller foretatt levering i *The Aegean Sea*?

Figur nr. 5: Partsforholdet i *The Aegean Sea*



Spørsmålet om det var fremsatt krav om utlevering av lasten ble også drøftet i *Aegean Sea Traders v Repsol Petroleo (The Aegean Sea)*¹⁰⁰. Saken omhandlet et parti råolje som ble transportert om bord på *The Aegean Sea*. Skipet var eid av Aegean Sea Traders Corporation men befraktet til ROIL. Kjøpere og mottakere av råoljen var Repsol Petroleo S.A (Repsol). På vei til lossehavnen går skipet på grunn og mesteparten av lasten går dermed tapt. Noe av råoljen blir imidlertid reddet i land og dette ble tatt imot av Repsol.

⁹⁹ [2001] 1 Lloyd's Rep 663 side 676

¹⁰⁰ [1998] 2 Lloyd's Rep 39

Transportøren hevdet at Repsol som innehaver av et av konnossementene var blitt ansvarlig for kravene som fremkom av det ved at de ”demanded delivery” og ”took delivery” av en liten del av råoljen. Lord Justice Thomas drøfter først om Repsol var ”lawful holder of a bill of lading”¹⁰¹ og deretter om handlemåtene deres oppfyller vilkårene i s. 3(1) og utløser betalingsplikt.

Det sentrale i denne delen av oppgaven er at Lord Justice Thomas drøfter om Repsol opptreden oppfyller vilkåret om å ”demand delivery”. Den faktiske bakgrunnen var at Repsol 19. november gav ordre om at skipet skulle losses i La Coruña på Repsols raffineri. 26. november sendte Repsol et LOI som sa at transportøren gikk fri ansvar dersom godset ble utlevert til til dem. Lord Justice Thomas ser derfor på om det å utstedte et LOI vil si å ”demand delivery”. Meningen med å utstede et LOI var at konnossementet ikke hadde kommet frem i La Coruña og Repsol ønsket å motta lasten og var villig til å holde Aegean Sea Traders Corp. ansvarsfri dersom de leverte til dem. Thomas L.J slår imidlertid fast at et LOI ikke fratar transportøren den grunnleggende forpliktelsen det er å levere til innehaver av konnossementet og at transportøren er ikke forpliktet til å levere mot et LOI. Han konkluderer derfor at å utstedte et LOI ikke er å ”demand delivery”. Thomas LJ går så videre til å se på om Repsol fortok noen handlemåte som tilsa at de ”took delivery”. Den faktiske bakgrunn for anførselen var at Repsol tok imot en liten del, anslått til omtrent 7%, av råoljelasten. Denne ble pumpet ut av Aegean Sea av et bergningsskip og levert på Repsols raffineri. Aegean Sea Traders Corp. anførte at det var uten betydning at skipet ikke nådde den avtalte lossehavn og at lasten ikke ble levert mot konnossementet. Anførselen førte ikke frem. Begrunnelsen var at oljen ble mottatt, men ikke under de forhold som s. 3(1) foreskriver. Oljen ble reddet og levert ved raffineriet under ordre fra myndighetene, og ikke som en del av avtalen under konnossementet. Lord Justice Thomas forstår ”taking delivery som;

”The taking of delivery, in my judgement, involves delivery under the bill of lading of the cargo to which the bill of lading relates of the carrier itself (or from someone who holds them for the carrier

¹⁰¹ Se punkt 3.4

such as a warehouseman or a person to whom the carrier has entrusted them for delivery) after discharge at the port of destination.”

Thomas LJ legger også vekt på at hensynet bak s. 3(1) var at forpliktelser etter konnossementet bare skulle oppstå der mottakeren foretok en av handlingene frivillig. At myndighetene bestemte at en del av oljen skulle reddes kan ikke anses for å være den frivillige handlingen om å overta lasten. Konklusjonen var at Repsol ikke hadde handlet på en måte som falt inn under s. 3(1)(a) om å ”take or demand delivery”, og de kunne derfor ikke holdes ansvarlig for kravene fra Agean Sea Traders Corp.

3.5.3 ”Makes a claim...in respect of any of the goods”

Det tredje handlingsalternativet er ”*makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods*”. Law Commission Report uttaler at hensynet bak bestemmelsen var at innehavere av et konnossement ikke skulle pådra seg forpliktelser bare i egenskap å være innehavere av det slik banker ofte er som sikkerhet for et krav. For å bli forpliktet måtte de benytte eller forsøke å benytte sikkerhetsretten. Prinsippet som bestemmelsen gir uttrykk for er at den som søker å utøve rettigheter etter kontrakten blir også forpliktet etter den. Hva som ligger i å ”make a claim” gir seg ikke selv av bestemmelsens ordlyd og kan innebære ulike handlinger. Det kan være alt fra det å uttrykke et synspunkt i et møte om transportørens forpliktelser til å arrestere skipet. Hvordan begrepet skal tolkes har blitt drøftet i *The Berge Sisar*¹⁰² og *The Ythan*¹⁰³. House of Lords har avgjort *The Berge Sisar*¹⁰⁴ og den er derfor autoritativ for den lavere instansen Commercial Court som har avgjort *The Ythan*¹⁰⁵.

¹⁰² [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

¹⁰³ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

¹⁰⁴ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

¹⁰⁵ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

I *The Berge Sisar*¹⁰⁶ uttalte Lord Hobhouse at s. 3 må tolkes på en måte som gjenspeiler de potensielt viktige konsekvensene av handlingene mottakeren foretar. Ansvar for frakt kan være et betydelig beløp, kanskje uproporsjonalt stort i forhold til verdien på lasten. Det er heller ikke sikkert at innehaver av konnossementet er klar over omfanget av forpliktelsene. Handlingen å ”make a claim” tolkes derfor strengt av han ”...as referring to a formal claim against the carrier asserting a legal liability of the carrier under the contract of carriage to the holder of the bill of lading”¹⁰⁷. Han går imidlertid ikke lengre i å presisere handlingsalternativet, og jeg går derfor videre til å redegjøre for hvordan begrepet ble tolket i *The Ythan*¹⁰⁸.

3.5.3.1 Hadde mottakeren fremsatt krav ovenfor transportøren i *The Ythan*?

Saken omhandlet hvorvidt Primetrade hadde handlet på en måte som innebar at de hadde fremsatt krav mot Ythan Ltd. Før jeg går videre til å se på tvisten anser jeg en kort gjennomgang av faktum som dommeren legger til grunn nødvendig. Deler av saken og en oversiktsfigur er presentert under punkt 3.4.2, og jeg gjennomgår derfor bare den delen av faktum som er relevant for denne problemstillingen.

4. mars sendte Primetrade et brev til forsikringsagentene Atlantis der de reserverte seg alle rettigheter under certepartiet og konnossementet. Primetrade var imidlertid ikke innehavere av konnossementet på denne tiden. Samme dag sendte Atlantis en forespørsel til assurandørene om sikkerhet for Primetrades krav. Assurandørene var ikke klar over hvem Atlantis handlet på vegne av. 5. mars gav Primetrade uttrykkelig myndighet til Atlantis om å skaffe garanti for lastekravet. Assurandørene trodde da at det var en reell risiko for at et søsterskip til Ythan skulle arresteres. De ønsket derfor å vite hvem som var innehaver av konnossementet på ulykkestidspunktet, noe Atlantis hevdet de ikke visste. Hensikten med dette fra assurandørens side var å binde mulige lasteinteresser til engelsk lov dersom det ble rettslige forfølgelse av lastekravene, og for å hindre at skip ble arrestert. 22. mars

¹⁰⁶ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663 side 675

¹⁰⁷ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663 side 675

¹⁰⁸ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

betalte Primetrade banken UBS for dokumentene, uten at assurandørene ble informert om det. Partene ble enige om innholdet i garantien, og summen som assurandørene skulle stille som sikkerhet. Ythan Ltd. og assurandørene hevdet at handlingene innebar at Primetrade hadde ”make a claim” etter s.3(1)(b).

Ythan Ltd. anførte at kravet som Atlantis fremmet på vegne av Primetrade om en garanti fra assurandørene impliserte en trussel om arrest, og at dette var å ”make a claim” i forhold til s. 3(1)(b). Mr Justice Aikiens starter med å konstatere at å arrestere et skip vanligvis innebærer at man har fremmet et krav etter konnossementet. Dette er fordi en arrest er et valg innehaver av konnossementet har overfor transportøren til å håndheve rettigheter etter konnossementet¹⁰⁹. Spørsmålet var imidlertid om dette også skulle gjelde for gjentatte forespørsler om garanti for lastekravet. Mr Justice Aikiens slår fast at forespørslene om garanti impliserte en trussel om arrest, selv om trusselen ikke blir uttrykkelig blir nevnt. Han trekker først frem at forespørselen om garanti for kravet har en annen karakter enn arrest av et skip som sikkerhet for kravet. En arrest har karakter av å være en formell prosedyre som retten foretar mellom identifiserte parter¹¹⁰. En garanti er til forskjell et kontraktsmessig arrangement¹¹¹. Ythan Ltd og assurandørene var ivrige etter å bruke garantien til sin fordel ved å påtvinge engelsk jurisdiksjon over tvisten og ved å innta en klausul om å ikke arrestere søsterskip. Til gjengjeld forpliktet assurandørene seg til å betale et fastsatt beløp til innehaveren av konnossementet. Garantien innholdt en klausul om at innehaveren av konnossementet måtte gi en melding om de ønsket tvisten behandlet av en voldgiftsrett. I stegene frem til opprettelsen av garantien og etterpå var det ingen som ga en slik melding eller fremsatte et slikt krav. Identiteten til kravshaveren var dessuten ikke kjent for Ythan Ltd. og assurandørene, slik at dokumentet ble skrevet ”*to the owners of the cargo or any other persons entitled to sue in respect of the cargo*”. Primetrade var en av de mulige kravshaverne, men dette ble ikke undersøkt nærmere av assurandøren så fort Atlantis gikk med på å stille garanti for at en eventuell sak ville bli avgjort under engelsk

¹⁰⁹ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457 side 480

¹¹⁰ Hjemmel for å arrestere søsterskip som sikkerhet for et krav finnes i engelsk rett i Senior Courts Act 1981 s. 20(1)(a) jfr. s. 24(4)(a) og s. 21(4)(b)(ii).

¹¹¹ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457 side 481

rett. Ythan Ltd. ble således ikke på noe tidspunkt klar over at det var Primetrade som til slutt hadde valgt å fremme rettigheter etter konnossementet. Det måtte fremstått som sannsynlig ovenfor Atlantis at det var eventuelt Primetrade som ville utøve rettighetene, men dette kom ikke frem ovenfor Ythan Ltd. eller assurandøren på noen som helst måte. Dette talte i Mr Justice Millet sin mening mot å omfatte en trussel om arrest av s. 3 (1)(b).

Videre vurderer han forholdet til i Court of Appeal avgjørelsen *Rank Enterprises Ltd v Gerard*¹¹², der uttrykket ”claim” i Norwegian Sale Form (NSF) ble tolket¹¹³. Saken omhandlet tre nybygg som var bestilt under standardkontrakten NSF. Klausul 9 i denne gav anvisning på at skipene skulle være fri for sjøpant og annen gjeld. Videre står det;

”Should any claims which have been incurred prior to the time of delivery be made against the vessel, the Seller hereby undertakes to indemnify the Buyers against all consequences of such claims”.

Dommeren, Mance LJ, kom til at ”claim” i denne sammenheng omfattet en reell trussel om arrest selv om de nødvendige stegene i Senior Courts Act ikke var iverksatt. Her legges altså en videre forståelse av ”claim” til grunn. Mr Justice Millett hevdet imidlertid at konteksten til ”claim” i NSF klausul 9 er annerledes enn i COGSA 1992 s.3(1)(b) og ser derfor bort fra avgjørelsen.

Det siste som drøftes er hensynet til at Lord Hobhouse i *The Berge Sisar*¹¹⁴ tolket ”make a claim” strengt. Årsaken til dette var at mottakeren ikke nødvendigvis var klar over omfanget av forpliktelsene som fulgte med konnossementet. I *The Ythan*¹¹⁵ gjør dette hensynet seg ikke gjeldene ved at Primetrade var en erfaren og profesjonell aktør i cif og fob markedet med flere jurister til å ivareta deres interesser. Primetrade hadde også fått kunnskap om den farlige lasten gjennom rapporter fra Lloyds List. Mr Justice Aikens finner likevel ikke at det er av noen betydning at Primetrade kanskje var klar over

¹¹² [2000] C.L.C 637

¹¹³ [2000] C.L.C 637 side 482

¹¹⁴ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

¹¹⁵ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

konsekvensen av å fremsette et krav. Konklusjonen i *The Ythan* ble at en implisert trussel om arrest ikke innebar ”making a claim” etter s. 3 (1)(b).

Som vi har sett i *The Berge Sisar*¹¹⁶ og *The Ythan*¹¹⁷ tolkes handlingsalternativet ”make a claim” innskrenkende. Dette er til tross for at ordlyden åpner for en videre tolkning, og hensynet til å beskytte mottaker ikke nødvendigvis gjør seg gjeldende.

3.5.4 ”Takes or demands delivery of the goods before acquiring the title to sue”

Det siste alternativet er en spesialregel av handlemåtene under bokstav (a). Den gjelder når mottakeren ”...is a person who, at the time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods”. Bestemmelsen tar typisk sikte på situasjonen der skipet ankommer lossehavn før konnossementet. Mottakeren foretar så en handling som gjør at han blir forpliktet etter konnossementet selv om han mottar det først på et senere tidspunkt. Dette skjer ofte der konnossementet skal innom en rekke banker og kjøpere, og sjøreisen går raskt. Tolkningen av ”took delivery” vil sammenfalle med tolkingen av begrepet under s. 3(1)(a) som allerede er redegjort for og jeg går derfor ikke nærmere inn på denne handlemåten.

Når det gjelder å ”demand delivery” i tilfeller der konnossementet ikke har kommet frem til lossehavn kom imidlertid Lord Hobhouse med noen prinsipielle bemerkninger i *The Berge Sisar*¹¹⁸. Han trekker frem at mottaker i disse situasjonene kan være riktig eier av godset, men så lenge banken eller en tidligere eier er innehaver av konnossementet har han ikke rett til å få godset utlevert etter s. 2(1). Transportøren kan utlevere godset til han mot et LOI der mottakeren lover å gi transportøren konnossementet når det kommer frem. Transportøren har ikke plikt til å foreta levering til en mottaker som krever det i en slik situasjon med mindre det finnes en annen avtale mellom transportøren og mottaker som pålegger han slik plikt. Lord Hobhouse understreker at et krav som kan avvises uten rettslige følger er en handling uten rettslig karakter, og som bare får betydning der

¹¹⁶ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

¹¹⁷ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

¹¹⁸ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

transportøren likevel velger å overlevere godset. Handlingsalternativet ”make a claim” er ikke tatt med i s. 3(1)(c) og han mener det er fordi det er uten betydning å fremsette krav når man ikke har noen kontraktsmessig rett til det. Han uttaler at *”a demand made without any basis for making it or insisting upon compliance is not in reality a demand at all. It is not a request made ”as of right”, which is the primary dictionary meaning of ”demand. It is not accompanied by any threat of legal sanction. It is a request which can voluntarily be acceded or refused as the person to whom it is made may choose”*¹¹⁹. Han kommer derfor til at å ”demand delivery” i denne bestemmelsen vil være uten rettslig betydning og uttaler; *”Unless facts occur which give a relevance to the inclusion of the word ”demanded” in par. (c), in my view the scheme of ss. 2 and 3 requires that such demand be treated as irrelevant for the purpose of s. 3 (1) and the Act be construed accordingly”*. Han legger også til at *”it is unlikely in the extreme that par. (c) will ever apply”*¹²⁰. Lord Hobhouse foretar her en svært snever fortolkning av lovteksten og innskrenker bestemmelsen så mye at den tilsynelatende ikke vil få anvendelse. Det har imidlertid vært hevdet i juridisk litteratur¹²¹ at bestemmelsen kan tenkes å få anvendelse der kravet fremsettes på grunnlag av annen rett enn den s. 2(1) oppstiller, slik som eiendomsretten til godset. Det kan se ut til at Lord Hobhouse foretar en innskrenkende tolkning fordi han er uenig i lovgiverne sitt valg av når mottakeren skal pådra seg betalingsplikt. Dette kan ha sammenheng med at prinsippet om gjensidighet mellom rettigheter og plikter etter kontrakten generelt ikke er et anerkjent prinsipp etter engelsk rett. Det kan derfor virke vanskelig for dommerne å forstå hvorfor dette er en rettferdig løsning når det gjelder konnossementer, slik at de blir tilbøyelige til å tolke lovteksten innskrenkende til å pålegge mottakeren plikter i færre situasjoner. Ved å ikke pålegge plikt for mottakeren i denne situasjonen, selv om bestemmelsens ordlyden oppstiller det, er Lord Hobhouse etter min mening rettsskapende.

¹¹⁹ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663 side 675

¹²⁰ [2001] 1 Lloyd’s Rep 663 side 675

¹²¹ Se Treitel (2001) *Bills of Lading :Liabilities of transferee*, Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly (L.M.C.L.Q), 2001 side 344 på side 349.

3.6 Betalingsplikt når mottakeren overfører konnossementet videre

3.6.1 Om problemstillingen

Spørsmålet oppstår når mottakeren foretar et av handlingsalternativene i s. 3(1) slik at plikt til å betale frakt oppstår, og så overfører han konnossementet videre. Problemstillingen blir da om pliktene forblir hos den opprinnelige mottakeren eller om de går over på neste mottaker som også oppfyller et av vilkårene i s. 3(1). Det forutsettes at betalingsplikten har oppstått men at det ikke er foretatt faktisk levering av godset slik at videre overføring av konnossementet er utelukket. Lovteksten løser ikke spørsmålet og det er heller ikke drøftet i lovkommisjonens utredning. Årsaken til det er trolig at en mottaker som har krevd levering av lasten vanligvis vil motta den etterpå slik at problemet ikke oppstår. Det ser ut til at man ikke forutså problemstillingen før den dukket opp i *The Berge Sisar*¹²².

3.6.2 Ansvar for frakt og andre krav i *The Berge Sisar*¹²³

En kort redegjørelse for den faktiske bakgrunnen for tvisten er nødvendig før det rettslige spørsmålet drøftes. Borealis krevde prøver av lasten når skipet ankom lossehavn i Stenungsund. Prøvene viste at propanen var forurenset og Borealis avviste derfor lasten. Havnen i Stenungsund hadde ikke mulighet til å ta imot den forurensede propanen og skipet drog derfor til en terminal i Nederland som hadde mulighet til å ta den imot. Kostnadene som hadde påløpt i Stenungsund og havnen i Nederland var betydelige slik at transportøren hadde stor interesse i å holde Borealis ansvarlig for den. Borealis solgte lasten videre til Dow Europe og overførte konnossementet til dem. Rettighetene i godset var overført med konnossementet slik at Borealis ikke hadde interesse i godset lenger. Spørsmålet i saken var om plikten til å betale frakt likevel forble hos Borealis. Dette blir drøftet i detalj i de to dissenterende votumene av Sir Brian Neill og Lord Justice Millett når saken var oppe i Court of Appeal. Saken ble ankebehandlet i House of Lords som sluttet

¹²² [2001] 1 Lloyd's Rep 663

¹²³ [2001] 1 Lloyd's Rep 663. Se figur over partsforholdet under punkt 3.5.2.1

seg til flertallets votum i Court of Appeal avgjørelsen, og jeg henviser derfor i hovedsak til denne.

3.6.3 Betalingsplikten forblir hos den første mottakeren

Sir Brian Neill hevdet at når en innehaver av konnossementet har foretatt en av handlemåtene i s. 3(1) slik at betalingsplikt er oppstått, trenger man klar ordlyd i loven for at denne plikten opphører. Siden COGSA 1992 ikke oppstiller noen slik regel hevdet han at betalingsplikten må forbli hos den som først har pådratt seg den selv om konnossementet med rettighetene i godset blir videresolgt. Han argumenterte for at pliktene etter konnossementet kunne holdes separat fra rettighetene i det, slik at man kan sitte igjen med pliktene etter at rettighetene er overført. Sir Brian Neill sitt synspunkt var imidlertid i mindretall, og det var synspunktet til Lord Justice Millett støttet av Lord Justice Shiemann som vant frem. Jeg går derfor over til å presentere dette.

3.6.4 Betalingsplikten overføres sammen med konnossementet

Lord Justice Millett foretok en annen tolkning av s. 3(1) enn Sir Brian Neill. Han tar utgangspunkt i Law Commission Report som uttaler at prinsippet bak s. 3(1) var at pliktene skulle oppstå for den som hadde rettigheter etter konnossementet etter s. 2(1)¹²⁴. Dersom rettighetene som følger av konnossementet har opphørt for den som opprinnelig krevde levering må pliktene også være opphørt. Det motsatte resultat vil føre til at det ikke lenger er noen forbindelse mellom plikter og rettigheter, og dette finner Millett LJ å måtte være i strid med hensikten bak s. 3(1). Han støtter seg til avgjørelsen *Smuthwaite v. Wilkins*¹²⁵ som omhandlet samme problemstilling under Bills of Lading Act 1855. Der uttalte Chief Justice Erle:

¹²⁴ LAW COM. No. 196 og SCOT. LAW COM. No. 130 side 485

¹²⁵ (1862) 11 C.B. (N.S) 842

”it seems to me that the obvious meaning is that the assignee who receives the cargo shall have all the rights and bear all the liabilities of a contracting party; but if he passes on the bill of lading by indorsement to another, he passes on all the rights and liabilities which the bill of lading carries with it”.

Om løsningen at forpliktelsene kunne forbli hos første mottaker etter at rettighetene var overdratt uttalte han at;

”such a construction might be very convenient for the shipowner but it would be clearly repugnant to ones notions of justice.....The consequences which this would lead to are so monstrous so manifestly unjust that I should pause before I consented to adopt this construction of the act of parliament”¹²⁶.

Millett LJ slår fast at lovkommisjonen ikke tok stilling til spørsmålet når den utarbeidet COGSA 1992 men at det var klart at rettstillingen etter *Smurthwaite v. Wilkins*¹²⁷ ikke skulle endres. Dette er fordi lovteksten i Bills of Lading Act 1855¹²⁸, som saken ble drøftet med grunnlag i, er videreført i COGSA 1992. Dersom man ikke ønsket å videreføre rettstilstanden ville man endret lovteksten, eller i det minste omtalt ønsket om endring i forarbeidene. Formålet med COGSA 1992 var dessuten å innsnevre gruppen personer som kunne pådra seg forpliktelser, ikke å utvide den. Ordlyden i s. 3(1) oppstiller plikter ovenfor den som har oppnådd rettigheter etter s. 2(1). Når konnossementet er overført har den forrige innehaveren ikke lenger rettigheter i godset og den er da heller ikke pliktsubjekt etter ordlyden i s. 3(1). I samsvar med *Smurthwaite v. Wilkins*¹²⁹ kommer Millett LJ til at en innehaver av konnossementet som har foretatt et av handlingsalternativene som s. 3(1) oppstiller bare er ansvarlig inntil han overfører konnossementet med rettighetene i godset

¹²⁶ *Smurthwaite v. Wilkins*, side 848

¹²⁷ (1862) 11 C.B (N.S) 842

¹²⁸ s.1 ”shall have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if...shall become subject to the same liabilities under that contract as if..”

¹²⁹ (1862) 11 C.B (N.S) 842

til en annen som også oppfyller vilkårene til ansvar¹³⁰. Resultatet i *The Berge Sisar*¹³¹ ble derfor at Borealis ikke lenger var pliktsubjekt når konnossementet ble overført til Dow Europe.

3.6.5 Konklusjon

Spørsmålet var om betalingsplikt forble hos opprinnelige mottaker av lasten når denne var oppstått etter s. 3(1) selv om rettighetene etter konnossementet var overdratt. Som vi har sett i *The Berge Sisar*¹³² ble det lagt avgjørende vekt på at forbindelsen mellom rettigheter og plikter etter konnossementet burde opprettholdes også i dette tilfellet. Konklusjonen er derfor at betalingsplikten ikke forblir hos den opprinnelige mottakeren når han overfører konnossementet videre til en mottaker som også foretar en av handlingene etter s. 3(1).

3.7 Oppsummering og konklusjon om løsningene under engelsk rett

Vi har sett at COGSA s. 3(1) oppstiller tre handlingsalternativer som utløser betalingsplikt. De tre er "take delivery", "demand delivery" og "make a claim". Handlingene uttrykker prinsippet om samtidig utveksling av ytelser. Denne samtidigheten er knyttet til rettighetene etter konnossementet og ikke eiendomsretten til varene. Plikter etter s. 3(1) pådras derfor når man oppnår, eller søker å oppnå, rettigheter etter konnossementet. Etter ordlyden kan handlingsalternativene gis en vid fortolkning, men gjennom tvistene vi har gjennomgått har vi sett at de tolkes innskrenkende til fordel for mottakeren. Hovedhensynet bak dette var at pliktene etter konnossementet kan bli omfattende, særlig ved transport av såkalt farlig last. "Take delivery" er den hele og ubetingete overlevering av godset til mottakeren. Overleveringen må fremstå som mottakerens valg om å benytte seg av sin rett etter konnossementet ovenfor transportøren. Samarbeid ved lossingen av lasten, tilrettelegging av havnefasiliteter og prøver av lasten er derfor ikke omfattet. "Demand delivery" er et formelt krav om levering som mottakeren retter mot transportøren med

¹³⁰ [1998] 2 Lloyd's Rep 475 side 487

¹³¹ [2001] 1 Lloyd's Rep 663

¹³² [2001] 1 Lloyd's Rep 663

grunnlag i konnossementet. En mer uformell oppfordring til levering omfattes ikke, heller ikke utstedelse av et LOI. "Make a claim" omfatter kun formelle krav mot transportøren som mottaker foretar med grunnlag i konnossementet. Arrest er omfattet, men en trussel om arrest er ikke tilstrekkelig. Når plikter har oppstått etter s. 3(1) forblir ikke disse hos den første mottakeren som krevde levering dersom konnossementet overføres videre. Betalingsplikten går over på neste mottaker som utøver, eller søker å utøve rettigheter etter konnossementet. Hovedbegrunnelsen for denne løsningen var at forbindelsen mellom å ha rettigheter og plikter må opprettholdes.

4 Tolkingen av sjøloven § 269 første ledd i lys av engelsk rett

4.1 Hvorvidt bidrar engelsk rett til tolkningen?

Jeg har under punkt 1.2.7 kommet til at engelsk rett generelt er relevant ved tolkningen av sjøloven. Bestemmelsene i sjøl. § 269 første ledd og COGSA 1992 s. 3(1) bygger begge på Haag-Visby-reglene, og regulerer samme rettsforhold. Ordlyden i bestemmelsene er imidlertid delvis ulik, slik at spørsmålet er hvorvidt løsningene vi har sett under engelsk rett bidrar ved tolkningen av sjøl. § 269 første ledd.

4.1.1 Tolkingen av "ta imot"

Vi har tidligere sett at vilkåret "ta imot" i sjøl. § 269 første ledd er et åpent begrep som behøver nærmere presisering. Lovens forarbeider peker på at pliktene for mottakeren var ment å oppstå samtidig som rettighetene i godset. I tilfeller der godset er fysisk overlevert til mottakeren mot innlevering av konnossementet er den norske og engelske bestemmelsen utformet tilnærmet likt og det er derfor naturlig å trekke forståelsen av den engelske inn i den norske. Dette er også i samsvar med lovforarbeidenes intensjon om å bringe norsk rett i samsvar med internasjonal rettsoppfatning¹³³ og i tråd med prinsippet fra *Arica* dommen¹³⁴. I *The Berge Sisar*¹³⁵ ble vilkåret tolket til å være den frivillige og fullstendige overføring av besittelse av lasten fra en part til en annen som er levering i lovens forstand. Overtakelsen må også fremstå som et valg mottakeren tar om å benytte seg av retten etter konnossementet til å overta godset. Der godset blir overtatt av mottakeren som ledd i

¹³³ NOU 1993:36 side 9

¹³⁴ ND 1983.309

¹³⁵ [2001] 1 Lloyd's Rep 663 side 674

myndighetenes oljerensing ved forlis, som i *The Aegean Sea*¹³⁶, er ikke dette å ta imot etter s. 3 (1)(a) sin forstand. ”Ta imot” tolkes etter engelsk rett altså innskrenkende. Hensynet bak den innskrenkede tolkningen var at pliktene etter konnossementet kunne komme opp i betydelige beløp og at disse ikke bør komme overraskende på en mottaker i god tro. Et mothensyn er at mottakeren ofte er en svært profesjonell part og har ikke samme behov for beskyttelse, slik som Primetrade i *The Ythan*. Court of Appeal¹³⁷ kom likevel til at hensynet til mottakeren veier tungt og tolker ordlyden innskrenkende. De samme hensyn gjør seg gjeldende etter den norske bestemmelsen slik at det anbefales at en norsk domstol legger den samme innskrenkende tolkningen til grunn ved tolkningen av sjøl. §269 første ledd.

4.1.2 Kreve levering og fremsette krav etter konnossementet

Det neste spørsmålet er om sjøl. § 269 første ledd skal tolkes utvidende til at også mottakerens krav om overlevering og andre krav med grunnlag i konnossementet omfattes. Sjøl. § 269 første ledd oppstiller bare alternativet ”ta imot” til forskjell fra den engelske bestemmelsen. Årsaken til at engelsk rett oppstiller flere handlingsalternativer er at det skilles mellom rettighetene etter konnossementet og eiendomsretten i godset. Betalingsplikt oppstår derfor samtidig med at man utøver, eller søker å utøve, rettigheter etter konnossementet og dette er ikke nødvendigvis det samme tidspunktet man får eiendomsrett til godset. Mottaker kan således bli ansvarlig for frakt fra et tidligere tidspunkt enn han tilsynelatende kan etter norsk rett. Sjøloven skiller ikke mellom rettigheter etter konnossementet og varene. Rettigheter og plikter for mottakeren oppstår derfor bare når godset tas imot. Forarbeidene uttrykker at bestemmelsene i kapittel 13 om stykkgoods tilsiktes å være i samsvar med Haag-Visby-reglene. Plikt til å betale frakt er imidlertid ikke regulert her slik at norsk og engelsk rett ser ut til å ha falt ned på to ulike løsninger som begge antas å være i tråd reglene. Der norsk rett har kommet til en annen løsning kan ikke engelsk rett gis forrang. Ulikheten i lovutformingen gjør at jeg konkluderer med at ”ta

¹³⁶ [1998] 2 Lloyd’s Rep 39

¹³⁷ [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

imot” etter sjøl. § 269 første ledd ikke kan tolkes utvidende til å omfatte kreve levering og fremsette krav etter konnossementet.

Det kan videre spørres om ansvarsperioden for mottaker etter norsk rett bør utvides slik at også handlinger forut for overtakelsen utløser plikt til å betale frakt. For transportøren vil dette innebære en gunstig utvidelse av perioden han kan kreve frakt. For mottaker er situasjonen den motsatte. Han risikerer å bli pliktig til å betale frakt mot rettigheter i gods som kan gå tapt før ankomst. Der godset går tapt sammen med skipet og transportøren er et ”single-purpose” selskap som kun eier ett skip, risikerer mottakeren at fordringen på varene er verdiløs fordi transportøren er insolvent. Dette gjelder også dersom tapet av godset skyldes omstendigheter som fritar transportøren for ansvar etter Haag-Visby reglene artikkel IV (2). Mottakeren er riktignok i praksis forsikret under salgsavtalen på fob eller cif vilkår, slik at mottakeren selv ikke dekker tapet. Ved at betalingsplikten først oppstår når varene overleveres unngår man uansett denne situasjonen. Mottakeren kan da undersøke lasten, og avvise den uten at plikt til å betale frakt oppstår. Forarbeidene til COGSA 1992 begrunner ikke hvorfor det er en god løsning at mottaker kan pådra seg forpliktelser på et tidligere tidspunkt, utover å fastslå at det er rettferdig. Jeg kan ikke finne at regelen er velbegrunnet i engelsk rett, og da er det vanskelig å argumentere for at den bør anvendes i norsk rett. Særlig i situasjonen der godset går tapt etter at mottaker har utløst betalingsplikt virker regelen urettferdig fordi mottakeren har ikke hatt kontroll over situasjonen som førte til at godset gikk tapt. Dette synspunktet støttes også av Treitel¹³⁸. Jeg konkluderer derfor med at ansvarsperioden etter norsk rett ikke bør utvides.

4.1.3 Betalingsplikt når mottaker overfører konnossementet videre

Neste spørsmål er om ansvar for frakt ved videreføring av konnossementet som i *The Berge Sisar*¹³⁹ får betydning for norsk rett. Etter engelsk rett ble prinsippet fra *Smurthwaite v.*

¹³⁸ Treitel, *Bills of Lading :Liabilities of transferee*, Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly (L.M.C.L.Q), 2001 side 344

¹³⁹ [2001] 1 Lloyd's Rep 663

*Wilkins*¹⁴⁰ om at pliktene ble overført videre med konnossementet gjort gjeldene.

Spørsmålet er aktuelt under engelsk rett, siden man der kan få plikter allerede fra det tidspunktet man krever levering eller fremsetter krav etter konnossementet. Etter sjøl. § 269 første ledd oppstår imidlertid pliktene først når mottakeren tar imot lasten, og etter det tidspunktet er det ikke aktuelt å overføre konnossementet videre. Før godset er tatt imot er ingen plikter oppstått og innehaveren av konnossementet kan fritt omsette det videre uten å bli ansvarlig for frakt. Jeg konkluderer med at norsk og engelsk rett skiller seg på dette punktet og at problemstillingen derfor ikke er aktuell under norsk rett.

¹⁴⁰ (1862) 11 C.B (N.S) 842

5 Litteraturliste

Litteratur

Benjamin, Judah Phillip og A.G Guest *Benjamins Sale of Goods*. 7. utgave (London) 2006

Bredholt, Jørgen, Jesper Martens og Allan Philip *Søloven med kommentarer*. 3. utgave (København) 2001

Bætenkning nr. 1215:2 *Bætenkning afgivet av sjølovsutvalget angående Befordring af Gods*. København 1991

Eckhoff, Thorstein *Rettskildelære*. 5. utgave (Oslo) 2001

English legal system 2010-2011. 7. utgave (Routhledge) 2010.

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull *Sjørett*. 7. utgave (Oslo) 2010.

Knoph, Ragnar, Kåre Lilleholdt og Johs. Andenæs *Knops oversikt over norsk rett*. 13. utgave (Oslo) 2009

NOU 1993:36 *Godsbefordring til sjøs*. Utredning XV fra utvalget til revisjon av sjøfartslovgivningen (sjølovkomiteen).

Ot.prop.nr.55 (1993-1994) *Om lov om sjøfarten (sjøloven)*

Scrutton, Thomas Edward og Stewart C. Boyd *Scrutton on charterparties and bills of lading*. 21. utgave (London) 2008.

Selvig, Erling *Tolking etter norsk eller annen skandinavisk rett av certepartier og andre standardvilkår utformet på engelsk*. Tidsskrift for Rettsvitenskap (TfR) 1986 s.1

SOU 1990:13 *Översyn av sjölagen 2, Godsbefordran til sjöss*

SOU 1993/94 *Ny sjölag*

Status 2008 - United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea – The “Rotterdam Rules” <http://www.uncitral.org> [Siert 10.11.2010].

Treitel, Sir Guenter H *Bills of Lading :Liabilities of transferee*. Lloyds Maritime and Commercial Law Quarterly (L.M.C.L.Q) 2001 side 344

Treitel, Sir Guenter H. og Professor Francis M. B. Reynolds *Carver on Bills of Lading*. 2. utgave (London) 2005

The Law Commission and The Scottish Law Commission (LAW COM. No. 196) (SCOT. LAW COM. No. 130). *Rights of suit in respect of carriage of goods by sea*. 19. mars 1991

Wilson, John Furness *Carriage of Goods by Sea*. 6. utgave (London) 2008

Dommer

Aegean Sea Traders v Repsol Petroleo [1998] 2 Lloyd’s Rep 39

Asfar v. Blundell [1896] 1 Q.B. 123

Borealis v Stargas Ltd [1998] 2 Lloyd’s Rep 475

Borealis v Stargas Ltd and others [2001] 1 Lloyd’s Rep 663

Brant v. Liverpool, Brazil and River Plate Steam Navigation Co Ltd [1924] 1 KB 575

Enichem Anic S.p.A v Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini) [1990] 1 Lloyd’s Rep. 252

Leigh & Silavan Ltd v Aliakmon Shipping Co Ltd (The Aliakmon) [1986] A.C. 785

ND 1905.157

ND 1913.466

ND 1963.30

ND 1983.309

Primetrade AG v Ythan Ltd [2006] 1 Lloyd’s Rep 457

Rank Enterprises Ltd v Gerard [2000] C.L.C 637

Sewell v Burdick (1884) 10 App Cas 74

Smurthwaite v. Wilkins (1862) 11 C.B (N.S) 842

Tweddle & Atkinson (1861) 1 B.&.S. 393.

6 Liste over figurer

Figur nr. 1: Remburs

Figur nr. 2: Oversikt over avtaleforhold og aktørene

Figur nr. 3: Partsforholdet i *The Ythan*

Figur nr. 4: Partsforholdet i *The Berge Sisar*

Figur nr. 5: Partsforholdet i *The Aegean Sea*